
Étude sur le couloir du boulevard Saint-Joseph

Mars 2003

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction	1
2.0 Situation actuelle	2
2.1 Aperçu du marché	3
2.2 Utilisation du sol et urbanisme.....	4
2.3 Comparaison des marchés.....	5
2.4 Transport et services	6
2.5 Comparaison d'aménagements urbains.....	7
2.6 Résumé des questions et observations clés	8
3.0 Stratégie de revitalisation	9
3.1 Introduction	10
3.2 Quatre principes de conception	11
3.3 Sept stratégies générales.....	12
3.4 24 initiatives ciblées.....	12
3.5 Lignes directrices régissant l'aménagement urbain du domaine public	13
3.6 Lignes directrices régissant l'aménagement des terrains privés	14
3.7 Plan d'action	
4.0 Conclusion.....	15
Modification du Plan officiel	16
Règlement de zonage	16
Annexe	17

LISTE DES FIGURES

Figure 1	Emplacement du secteur de la Ville d'Ottawa à l'étude.....	1
Figure 2	Emplacement des centres commerciaux le long du boulevard Saint-Joseph.....	2
Figure 3	Utilisation du sol dans le secteur à l'étude.....	3
Figure 4	Désignations du Plan officiel.....	4
Figure 5	Zonage existant	5
Figure 6	Comparaison des secteurs commerciaux.....	6
Figure 7	Dimensions des emprises existantes.....	7
Figure 8	Emplacement des arrêts d'autobus existants	8
Figure 9	24 initiatives ciblées.....	9
Figure 10	Esquisse d'aménagement à usages mixtes.....	10
Figure 11	Profil en travers, emprise de 26 m.....	11
Figure 12	Profil en travers, emprise de 32 m.....	12
Figure 13	Modification graduelle de l'emprise de 32 m.....	13
Figure 14	Modification graduelle de l'emprise de 26 m.....	14
Figure 15	Paysage de rue réaménagé, emprise de 32 m.....	15
Figure 16	Photomontage simulant le nouveau paysage de rue à l'angle de la rue Edgar-Brault.....	16
Figure 17	Emplacement des points d'accès	17
Figure 18	Photomontage simulant le réaménagement par le secteur privé.....	18

Membres de l'équipe d'experts-conseils :

The Planning Partnership

Donna Hinde, gestion de projet

Ron Palmer, planification stratégique

Philip Weinstein, aménagement urbain

Sawako Ono, mise en forme et graphisme

Carman Lam, préparation de rapports

Robin Chubb, mise en forme et graphisme

Sterling Finlayson, architectes

Mark Sterling, architecte principal

Chris Hardwicke, aménagement urbain et graphisme

D.J. Halpenny & Associates Ltd.

Dave Halpenny, ingénieur des transports

Experts-conseils Royal LePage

Scott Chandler, analyse financière et du marché

Steve Ward, analyse financière et du marché

L'équipe d'experts-conseils a collaboré avec un comité consultatif technique et un comité de consultation publique. Des séances de travail très productives ont eu lieu avec des personnes qui ont à cœur la revitalisation du boulevard Saint-Joseph. Les membres du Comité consultatif technique étaient :

- Cheryl Brouillard, gestionnaire de projet, Approbation des demandes d'aménagement et d'infrastructure, Services d'aménagement, Ville d'Ottawa
- Dana Collings, Planification et conception de secteur, Services d'aménagement, Ville d'Ottawa
- Nelson Edwards, Aménagement urbain et zonage, Ville d'Ottawa
- Suraj Harish, Services d'infrastructure, Ville d'Ottawa
- Julie Houle, Services d'aménagement, Ville d'Ottawa
- Paul Jordan, Approbation des demandes d'aménagement, Services d'aménagement, Ville d'Ottawa
- Colin Leech (OC Transpo)
- Peter Steacy, Services d'aménagement, Ville d'Ottawa

- Bob Streicher, Transports, Services et Travaux publics, Ville d'Ottawa

Les membres du comité de consultation publique étaient :

- Diane Boucher, présidente
- Denise Chagnon
- Gerry Dust
- Barry Eagles
- Paul Marcinov
- Lee Martin
- Ron McPhee
- John Morgan
- Stephen Murphy
- Germain Souigny
- Joyce Stewart
- Peter Stewart

1.0 INTRODUCTION

Le boulevard Saint-Joseph, qui compte parmi les artères principales du secteur est de la Ville d'Ottawa (figure 1), se prête parfaitement à un projet de revitalisation et de densification, faisant partie d'un réseau routier qui traverse la ville. Le boulevard devient le chemin de Montréal à Vanier, la rue Rideau au centre-ville et la rue Wellington devant les édifices du Parlement. L'aménagement des terrains qui jouxtent le boulevard pourrait très bien s'inspirer de la conception urbanisée que l'on peut observer à mesure qu'on approche du centre-ville.

La présente étude vise à fournir un cadre d'aménagement modernisé pour la création d'un secteur dynamique et diversifié offrant un éventail de sites résidentiels, professionnels, commerciaux et récréatifs. La prestation de services de transport en commun sera essentielle au développement et à la densification du secteur.

La densification et la modernisation de l'aménagement changeront la vocation du boulevard. Les limites de vitesse y seront réduites et le stationnement sur rue augmentera l'achalandage, ce qui obligera les conducteurs à y circuler plus prudemment, et la circulation y ressemblera davantage à celle du chemin de Montréal qu'à celle d'une artère de banlieue.

La revitalisation du boulevard Saint-Joseph nécessitera une modification du Plan officiel et du règlement municipal sur le zonage, l'objectif

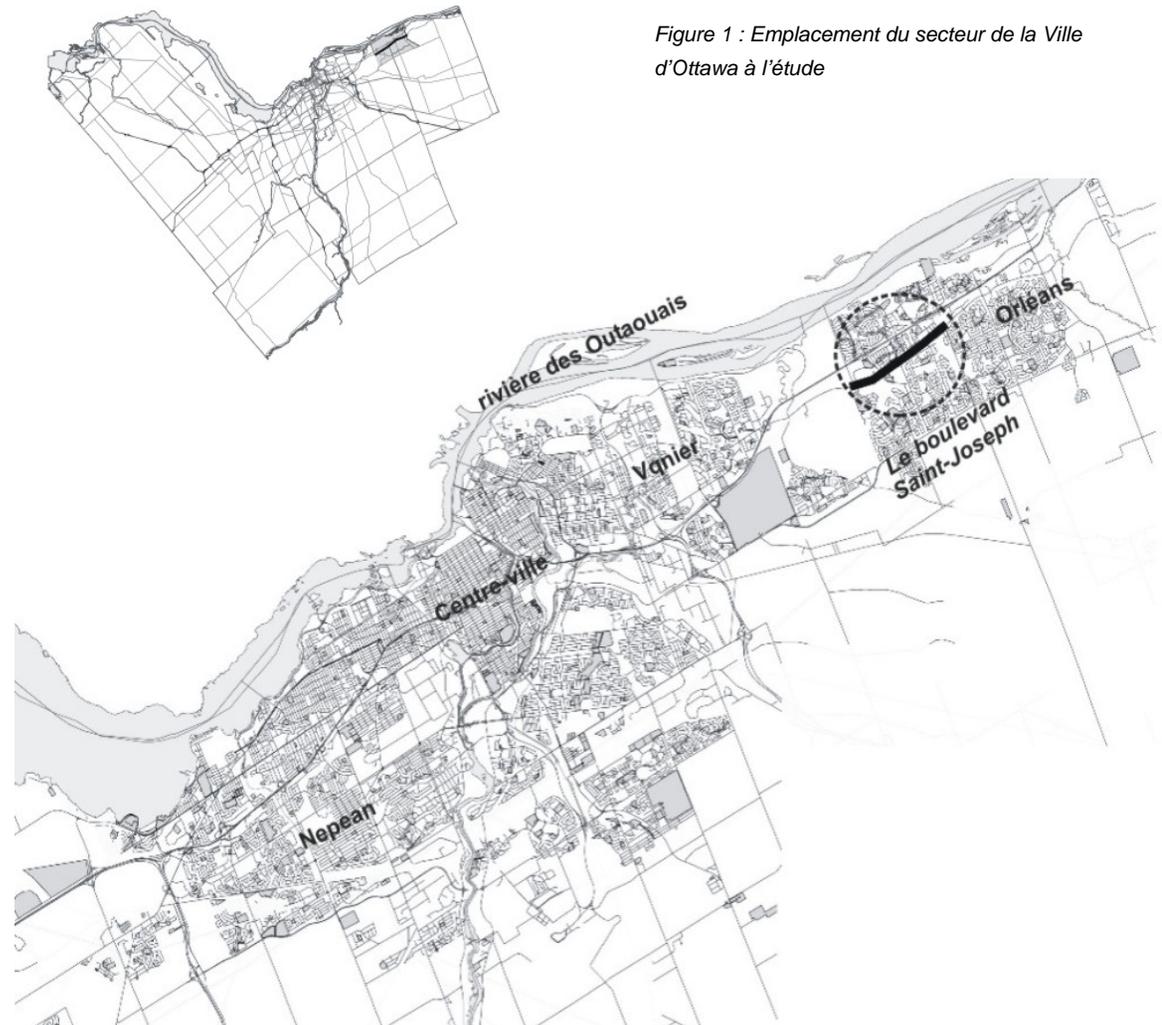


Figure 1 : Emplacement du secteur de la Ville d'Ottawa à l'étude

étant de simplifier le cadre d'urbanisation en tenant compte de l'importance des couloirs urbains d'Ottawa et de l'immense potentiel de réaménagement et de densification qu'elles présentent à long terme.

Pour réaliser les objectifs du nouveau Plan officiel, il importe que soient supprimés les éléments dissuasifs ayant nui au réaménagement et à la densification par le passé.

Par exemple, les exigences en matière de stationnement et les restrictions relatives à la densité ont compliqué et rendu coûteuses les initiatives entreprises jusqu'à présent. De plus, il est difficile d'évaluer et d'appliquer au cas par cas les règles et règlements qui régissent l'aménagement du territoire.

Des conditions variées

Le tronçon à l'étude englobe les emprises et les terrains privés adjacents au boulevard. Il s'étend sur 3,5 kilomètres, depuis la limite séparant les anciennes villes de Gloucester et de Cumberland jusqu'à la ceinture de verdure (figure 1). Cette zone a évolué considérablement au fil des ans comme principal secteur commercial de l'ancien village d'Orléans. Elle comporte une zone commerciale linéaire regroupant des commerces de détail, des bureaux et des industries légères. Ces établissements ont lentement supplanté les anciens usages commerciaux et résidentiels du secteur, dont les conditions très diversifiées actuelles

s'expliquent par l'aménagement ponctuel des terrains au cours des 20 dernières années.

Une démarche interactive et itérative

De concert avec les intervenants locaux, la Ville d'Ottawa a reconnu la nécessité d'entreprendre la revitalisation complète du boulevard Saint-Joseph. L'équipe mise sur pied pour étudier le projet devait porter un regard nouveau sur le couloir de l'artère, à la lumière des politiques d'urbanisme en vigueur et de récentes études conceptuelles. Entreprise en mai 2002, l'étude s'est terminée au début de 2003 et a été réalisée en trois étapes:

- inventaire et analyse;
- conception;
- mise en œuvre.

À chaque étape, l'équipe a rencontré le Comité consultatif technique, le Comité de consultation publique et la population afin d'examiner les progrès réalisés. Les travaux ont été exécutés de façon interactive et itérative et ont tenu compte de bon nombre des objectifs formulés par les divers groupes d'intérêt. Au printemps et à l'été de 2002, dans le cadre de trois ateliers, le personnel municipal, les membres des comités, les groupes d'intérêt et le public ont été invités à commenter les travaux en cours. Ces ateliers ont eu lieu le 20 mai, le 10 juin et le 15 juillet.

Une nouvelle optique pour le boulevard Saint-Joseph

Le document *Tracer l'itinéraire*, qui a servi de base à l'élaboration du nouveau Plan officiel de la Ville, a fait ressortir la nécessité du changement. Toutefois, il importe avant tout de renouveler l'image du boulevard Saint-Joseph pour en faire un secteur dynamique, diversifié et commercial de premier ordre dans la nouvelle structure urbaine d'Ottawa.

« Tracer l'itinéraire » définit des principes clés

Tracer l'itinéraire énonce les principes fondamentaux de la gestion de la croissance et du changement à long terme dans la nouvelle Ville d'Ottawa. Dans une large mesure, ces principes sous-tendent également la stratégie de revitalisation du boulevard Saint-Joseph, particulièrement ceux énoncés ci-dessous.

Favoriser la diversité en s'appuyant sur l'aménagement communautaire

La nouvelle Ville d'Ottawa encouragera et préservera la diversité. Elle entend favoriser la création de quartiers en prévoyant au sein de communautés groupées des endroits qui seront accessibles à pied et où il sera possible de vivre, de travailler et de se détendre. Les rues seront aménagées pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. La Ville changera sa manière de planifier et d'évaluer le développement et insistera moins sur le zonage et davantage sur la conception des bâtiments.

Construire des centres vivants, actifs et attrayants

La nouvelle Ville d'Ottawa s'assurera que le centre-ville et les rues principales de nos nouvelles communautés sont aussi vivants, actifs et attrayants que nos villages traditionnels. On envisage une ville aux centres d'activités multiples, reliés par un excellent service de transport en commun. Les centres urbains d'Orléans, de Nepean-Sud et de Kanata seront conçus de façon à intégrer des usages résidentiels et professionnels mixtes ainsi que diverses formules d'habitation, et formeront des centres diversifiés, ouverts au changement et dynamiques, le jour comme la nuit. Le transport en commun sera au cœur des plans de densification, particulièrement le transport accéléré entre centres urbains et vers le centre-ville.

Garder la ville verte

La nouvelle Ville souhaite gérer sa croissance en saisissant toutes les occasions possibles de protéger et de régénérer l'environnement naturel, qu'il s'agisse des conditions topographiques, des bassins hydrographiques ou de la végétation. Elle reconnaît que des efforts doivent être déployés à tous les niveaux – sur chaque terrain, dans chaque quartier et dans toute la ville. En outre, les espaces verts qui servent de liens physiques doivent être répertoriés et protégés.

2.0 SITUATION ACTUELLE

2.1 Aperçu du marché

Les commerces du boulevard Saint-Joseph n'entrent pas en concurrence directe avec ceux de la Place d'Orléans

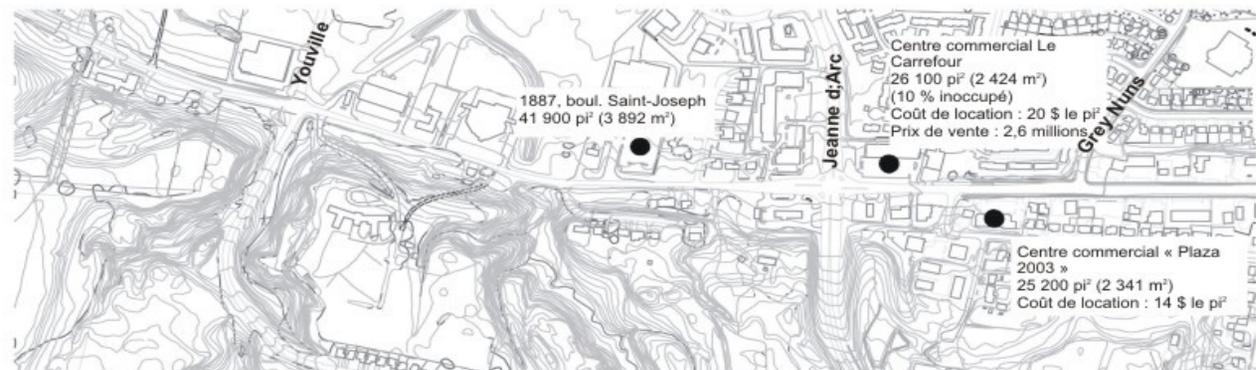
On trouve divers centres commerciaux de part et d'autre du boulevard Saint-Joseph (figure 2). Le plus important est manifestement la Place d'Orléans, qui occupe 70 000 m² (750 000 pi²) sur deux étages. Bien que ce centre commercial soit situé aux limites du secteur à l'étude, son influence compte pour beaucoup dans le secteur local de la vente au détail et la planification du réaménagement du boulevard. Près de 200 magasins y sont installés, dont deux magasins à rayons, La Baie et Wal-Mart. On y trouve en outre un supermarché (Market Fresh) et le centre de liquidation national d'un important magasin d'articles de sport (Sport-Chek), ainsi qu'une aire de restauration pouvant accueillir 450 personnes. Les commerces régionaux et nationaux suivants font partie des occupants les plus renommés : GAP, Eddie Bauer, Roots, The Home Company, HMV, Aldo et The Body Shop. Les commerçants du

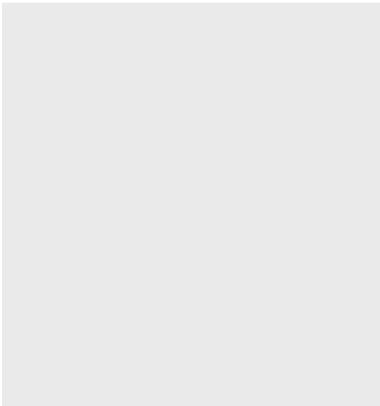
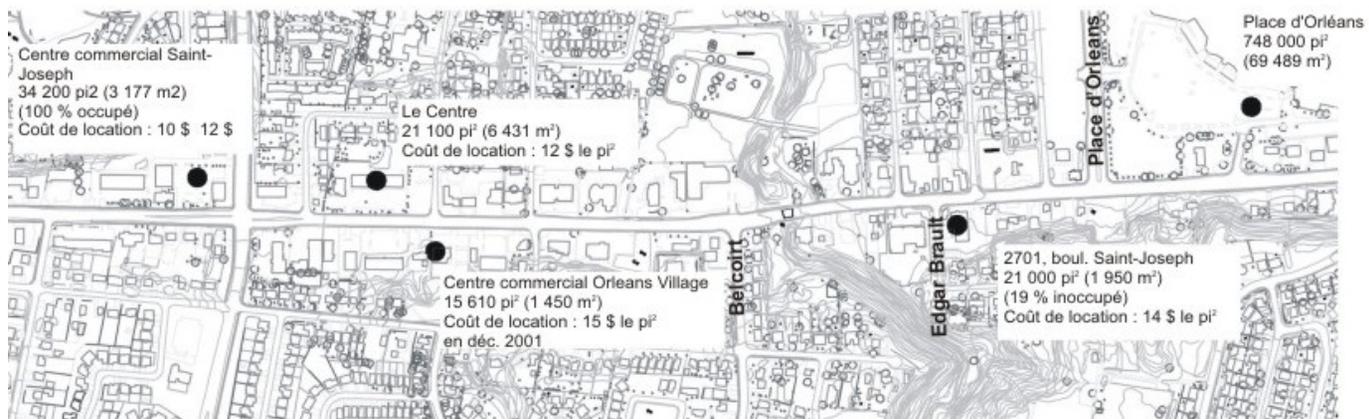
boulevard Saint-Joseph ne sont pas vraiment en mesure de livrer concurrence aux nombreux détaillants des secteurs de l'habillement et des magasins à rayons qui occupent la Place d'Orléans. Le boulevard convient davantage à d'autres secteurs de la vente au détail.

Le coût de location des locaux du boulevard Saint-Joseph est inférieur à celui de bon nombre de secteurs commerciaux d'Ottawa

Des études sur la vente au détail révèlent que malgré le peu d'espace commercial libre sur le boulevard Saint-Joseph, le coût de location net y varie en moyenne entre 107 \$ et 161 \$ le m² (de 10 \$ à 15 \$ le pi²), à l'exception du centre Le Carrefour, dont les locaux se louent à 215 \$ le m² (20 \$ le pi²). Ces prix sont légèrement inférieurs à ceux de commerces semblables exploités dans d'autres secteurs d'Ottawa.

Figure 2 : Emplacement des centres commerciaux le long du boulevard Saint-Joseph





Les prix des maisons du secteur à l'étude sont comparables à ceux des autres banlieues d'Ottawa

Le marché de l'habitation à Ottawa, comme dans d'autres régions métropolitaines du pays, présente un niveau de construction et de revente élevé depuis quelques années, (particulièrement marqué en 2001-2002). Près de 8 000 unités ont été mises en chantier en 2001, ce qui représente une hausse importante comparativement aux 4 800 unités dont la construction a été entreprise en 1997. Cette année, le marché dépassera sans doute le total de 2001 pour atteindre 9 000 unités. Quant à la vente d'habitations existantes, le volume s'est accru tous les ans depuis 1997 (à l'exception de la légère baisse enregistrée l'an dernier) et devrait dépasser les 14 000 en 2002. Le prix de revente moyen s'est également accru depuis 1997, dépassant les 200 000 \$, comparativement à 145 000 \$ en 1997 et à 160 000 \$ en 2000.

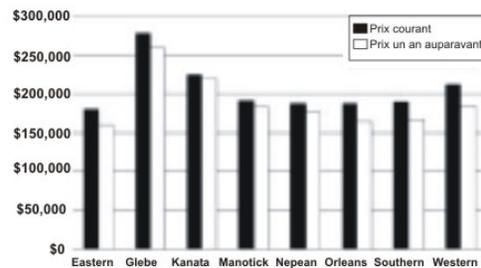
D'après une récente étude sur le prix des maisons, le prix de vente moyen pour six catégories types d'habitation dans le couloir du boulevard Saint-Joseph équivaut à celui de la plupart des autres banlieues d'Ottawa. De plus, comme dans la majorité des quartiers de la ville, la valeur de tous les genres d'habitation a connu une légère augmentation à Orléans.

Les dimensions et la configuration des terrains sont des éléments essentiels du réaménagement du boulevard Saint-Joseph

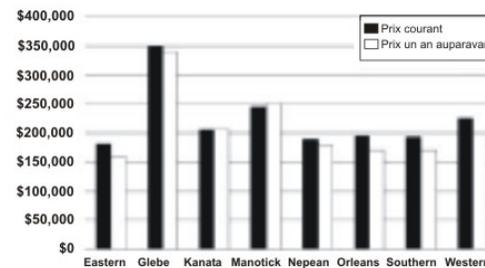
Les données d'évaluation foncière du boulevard Saint-Joseph signalent les constructions existantes et les lots pouvant se prêter au réaménagement. L'orientation des parcelles est, à cet égard, une considération fondamentale. La topographie des lieux, en pente prononcée au sud de l'artère, et à l'arrière des terrains situés du côté nord du boulevard, constitue un obstacle au développement. Les projets d'aménagement à faible densité n'y seraient pas rentables car il serait extrêmement coûteux de préparer les terrains (p. ex., excavation, nivellement). En outre, vu la superficie réduite de nombreuses parcelles,

Ci-dessous : Étude sur le prix des maisons de RLP (source : Étude sur le prix des maisons au Canada de Royal LePage, T1 2002)

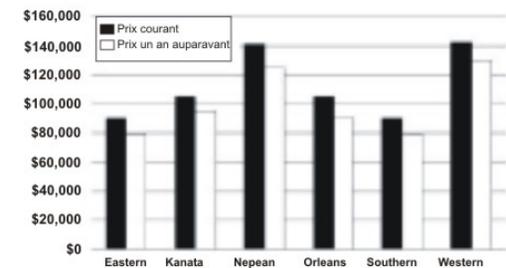
Bungalow



Maison à deux étages standard



Habitation en copropriété standard



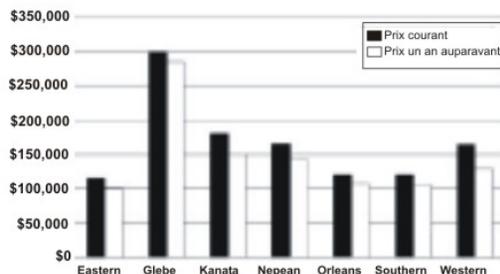
la surface disponible limitée et les contraintes relatives au stationnement et à l'accès des véhicules, il serait difficile d'envisager d'autres projets qu'un réaménagement restreint ou un aménagement intercalaire.

Les grandes parcelles non loties se prêtent mieux à la densification mais sont rares dans le secteur à l'étude

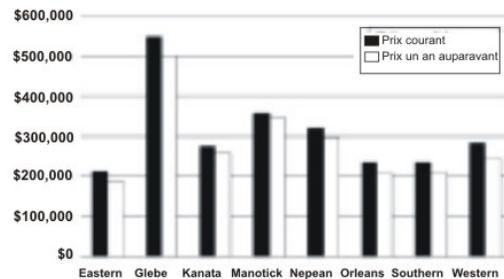
Les parcelles non loties posent le moins de contraintes à l'aménagement, étant donné l'absence de bâtiments sur les lieux. Il en existe 21 dans le secteur, dont 16 ont une superficie inférieure à un acre. La plus grande, située sur la promenade Youville, contient près de trois acres de terrain industriel avec une façade de 480 pieds. On trouve 13 autres parcelles commerciales non loties le long du boulevard Saint-Joseph, d'une superficie maximale de deux acres (et inférieure à un acre dans le cas de neuf d'entre elles).

Les grandes parcelles offrent le plus de souplesse pour le réaménagement, notamment en ce qui concerne l'orientation des bâtiments, l'accès des véhicules et le stationnement.

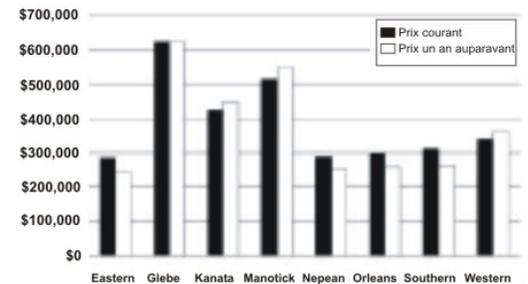
Maison en rangée standard



Maison à deux étages de luxe



Maison à deux étages grand luxe



2.2 Utilisation du sol et urbanisme

Le secteur à l'étude peut se diviser en quatre grandes zones (figure 3) :

- **Le secteur industriel** – Ce tronçon comprend des parcelles non loties et des terrains servant à divers usages, dont les suivants :
 - industries (Metro Photonics occupe l'ancien magasin Canadian Tire);
 - commerces de détail (petits centres commerciaux, concessionnaire d'automobiles, station-service);
 - centres de services/bureaux (petits centres commerciaux, centre médical Aphrodite)
 - habitations (maisons unifamiliales);
 - institutions (église pentecôtiste, Maison Notre-Dame-de-la-Providence).

Les usages industriels ne sont pas nombreux. On trouve beaucoup d'espaces verts dans cette zone, vu le passage de ruisseaux et la présence de l'escarpement.

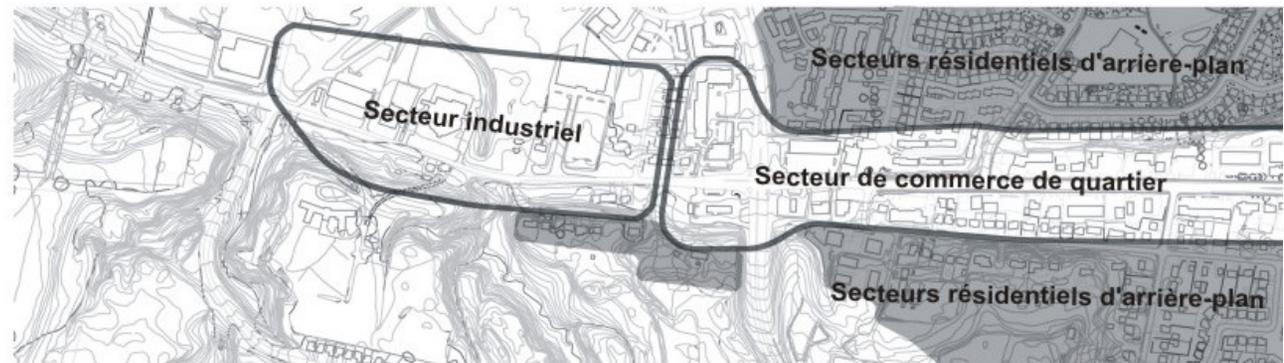
- **Le secteur de commerce de quartier** – Cette zone « centrale » est consacrée à des usages multiples, comme en font foi les établissements commerciaux très variés qui s'y trouvent :

- commerces de détail et restaurants;
- centres de services, bureaux et centres médicaux;
- ateliers de réparation d'automobiles;
- quelques anciennes maisons unifamiliales et des maisons en rangée (faisant dos au boulevard);
- institutions.

Les commerces de détail et les centres de services prédominent et occupent surtout des centres commerciaux. Le terrain de stationnement de la plupart d'entre eux est situé devant l'immeuble. Certaines maisons unifamiliales ont maintenant une vocation commerciale ou industrielle.

- **Le secteur de la rue principale** – On trouve dans cette zone à caractère plus ancien des bâtiments distinctifs servant à des usages très diversifiés :

Figure 3 : Utilisation du sol dans le secteur à l'étude

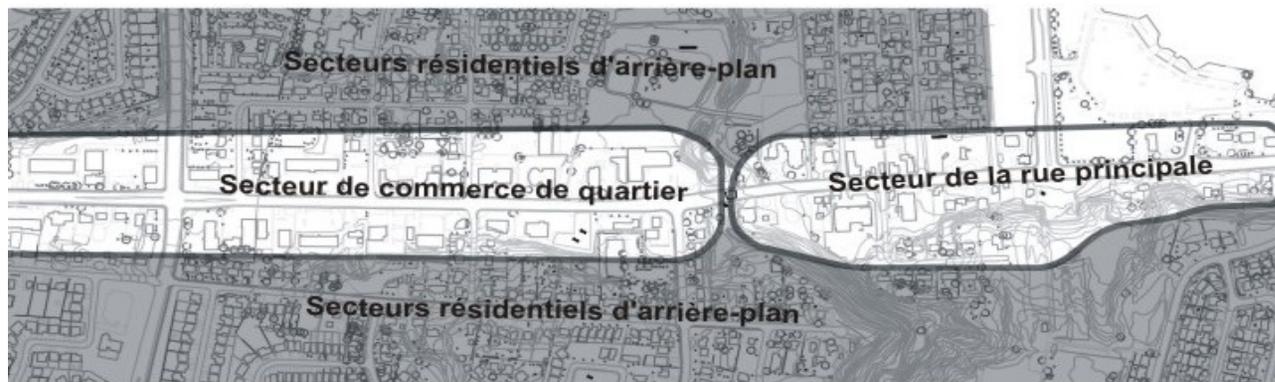


-
- institutions (église historique, presbytère et cimetière connexes);
 - commerces de détail (petits centres commerciaux, commerces individuels et de rue principale);
 - centres de services/bureaux (petits centres commerciaux, commerces individuels et de rue principale);
 - habitations (appartements accessoires).

maisons en rangée sont situés près du boulevard Saint-Joseph.

Bien qu'aucun usage ne soit prédominant, l'église occupe une place centrale dans le paysage. Il subsiste encore d'anciens bâtiments de la rue principale, mais ceux-ci sont remplacés peu à peu par de nouvelles constructions.

- **Secteurs résidentiels d'arrière-plan** – Les zones résidentielles entourant le secteur à l'étude sont aussi très diversifiées. On y trouve des densités moyennes et élevées de maisons unifamiliales, jumelées ou en rangée. Plusieurs nouveaux lotissements de



**Les désignations du Plan officiel
correspondent aux usages observés dans le
secteur à l'étude**

Voici une description des objectifs et des notions clés contenus dans le Plan officiel (par secteur et désignation) :

- **Secteur industriel** – Deux désignations sont permises dans ce secteur : industriel et résidentiel

Industriel – Principales caractéristiques de cette désignation :

- création d'emplois;
- usages industriels très variés et usages suivants : centres récréatifs auxiliaires, espaces libres, commerces, bureaux et centres communautaires; les commerces individuels sont permis s'ils sont accessibles à pied depuis une station du Transitway;
- usages auxiliaires limités afin d'empêcher la prolifération d'usages

non industriels;

- entreposage extérieur, s'il n'est pas adjacent à un secteur résidentiel ou à une artère principale.

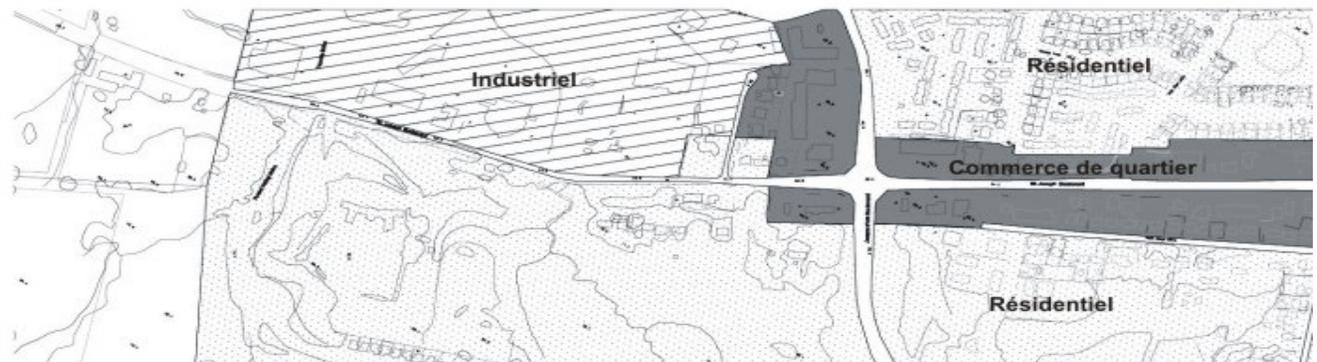
Résidentiel – Principales caractéristiques de cette désignation :

- usages résidentiels variés, avec fonctions et services auxiliaires autorisés;
- usages résidentiels à densité moyenne et élevée encouragés le long d'artères et de voies collectrices principales, et à proximité de centres commerciaux et communautaires.

- **Secteur de commerce de quartier** – Une seule désignation est permise dans ce secteur :

Commerce de quartier – Principales caractéristiques de cette désignation :

Figure 4 : Désignations au Plan officiel



- commerces de détail et de services variés répondant aux besoins quotidiens des résidents;
- nombre limité d'entreprises auxiliaires, d'institutions, de bureaux de professionnels et d'usages résidentiels secondaires;
- entre 3 000 et 10 000 mètres carrés de SLB pour usages commerciaux;
- promotion de l'aménagement de centres commerciaux autonomes fermés ou de détaillants regroupés;
- unités résidentielles permises à l'arrière ou à l'étage des bâtiments commerciaux, à condition qu'elles subissent un test de compatibilité des utilisations de terrain et que le stationnement nécessaire soit prévu.

- **Secteur de la rue principale** – Deux désignations sont permises dans ce secteur : centre d'activités et résidentiel.

Centre d'activités – Principales caractéristiques de cette désignation :

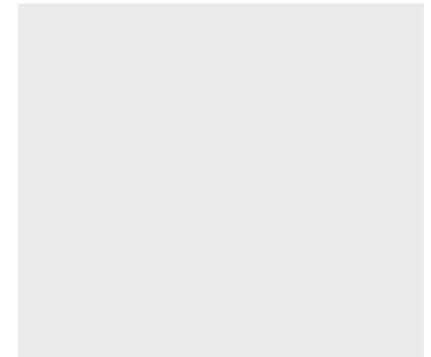
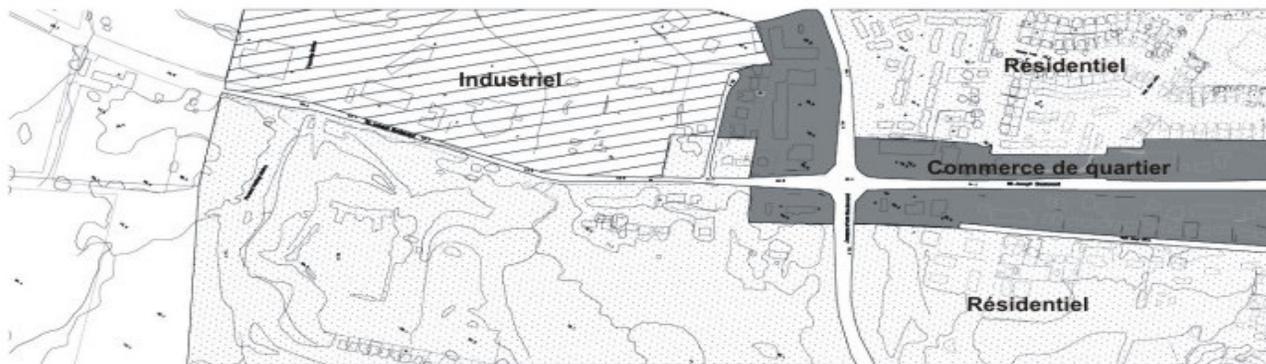
- aménagement d'un pôle d'attraction communautaire à l'une des stations du Transitway;
- intégration d'immeubles à haute densité et à usages mixtes, compatibles avec des usages de nature commerciale, communautaire, récréative et institutionnelle; usages résidentiels également permis;
- édifices gouvernementaux, centres culturels et de loisirs, centres de congrès et hôtels encouragés;
- aménagement compact facilitant le déplacement des piétons; densités résidentielles et commerciales

élevées;

- voies sécuritaires et pratiques pour les piétons et les cyclistes;
- aires de stationnement non souterraines en périphérie des terrains;
- facilité d'accès aux bâtiments à partir des stations du Transitway;
- au moins un parc urbain par secteur.

Résidentiel – Principales caractéristiques de cette désignation :

- usages résidentiels variés, avec fonctions et services auxiliaires autorisés;
- usages résidentiels à densité moyenne et élevée encouragés le long d'artères et de voies collectrices principales, et à proximité de centres



commerciaux et communautaires.

La figure 4 illustre les désignations courantes du Plan officiel.

Les zones commerciales communautaires Cc1 prédominent dans le couloir de boulevard Saint-Joseph et lui donnent sa vocation commerciale

Le zonage a été respecté dans l'ensemble – on trouve dans le secteur du boulevard très peu de constructions irrégulières et d'exceptions au règlement de zonage.

Afin de pouvoir y aménager davantage d'espaces à bureaux et de densifier l'aménagement résidentiel, il faudra toutefois vraisemblablement modifier les politiques de zonage en vigueur. La plupart des usages recherchés sont permis de façon conditionnelle et souvent comme composantes auxiliaires dans un secteur de commerces de détail et de centres de services.

Le zonage en vigueur est illustré à la figure 5 et comprend :

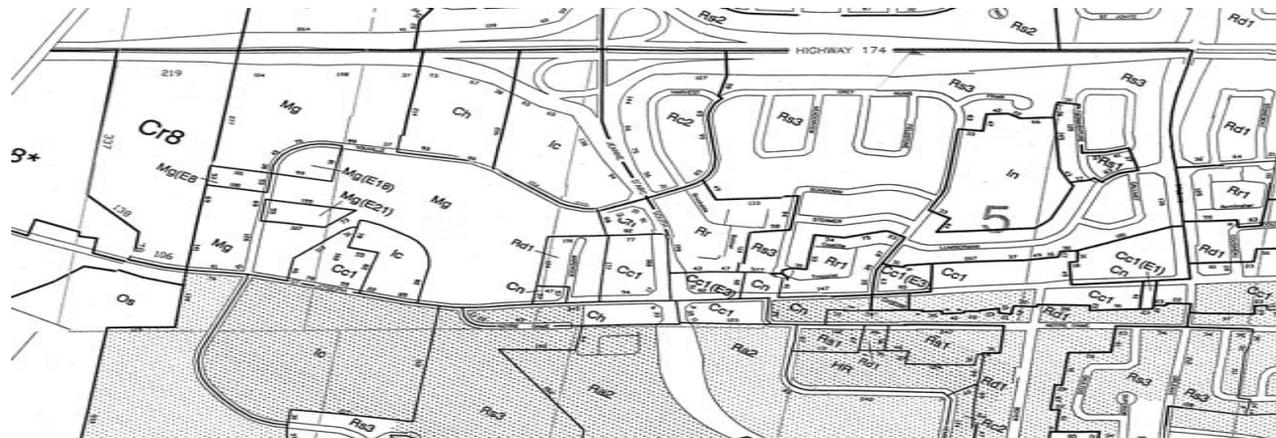
- **Le secteur industriel** – On y trouve les zones suivantes :

- Mg – zone industrielle générale;
- In – zone institutionnelle de quartier;
- Ic – zone institutionnelle communautaire;
- Cc1 – zone commerciale communautaire;
- Cn – zone de commerce de quartier;
- Ch – zone de commerce autoroutier;
- Rs3 – zone résidentielle d'habitations unifamiliales.

- **Le secteur de commerce de quartier** – On y trouve les zones suivantes :

- Ch – zone de commerce autoroutier;
- Cc1 – zone commerciale communautaire;
- Cc1 (E1) – zone commerciale communautaire – exception n° 1;
- Cc1 (E3) – zone commerciale communautaire – exception n° 3;
- Cn – zone de commerce de quartier;
- Cn (E21) –

Figure 5 : Zonage existant

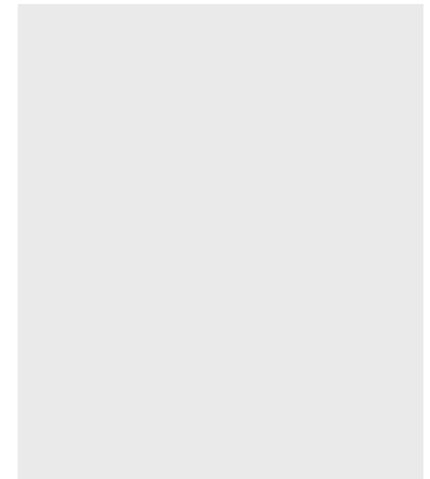


- Cn (E29) – zone de commerce de quartier – exception n° 29;
- Rd1 – zone d’habitations en rangée n° 1.

Des détails supplémentaires sur les zones sont fournis dans un tableau sommaire en annexe.

- **Le secteur de la rue principale** – On y trouve les zones suivantes :

- Cc1 – zone commerciale communautaire;
- Cc1 (E2) – zone commerciale communautaire – exception n° 2;
- Cc1 (E22) – zone commerciale communautaire – exception n° 22;
- Cc1 (E26) – zone commerciale communautaire – exception n° 26;
- HCc1 – zone commerciale communautaire (utilisation différée);
- Cd – zone commerciale de district;
- Hlc – zone institutionnelle communautaire (utilisation différée).



2.3 Comparaison des marchés

Les caractéristiques démographiques et socio-économiques du couloir du boulevard Saint-Joseph ont été comparées à celles d'autres secteurs commerciaux de la ville : la rue Bank, le chemin Merivale, le chemin de Montréal, la rue Somerset et la rue Wellington.

Aux fins de la présente étude, les secteurs commerciaux ont été définis à partir des données de recensement de 1996, lesquelles ont été analysées afin de comparer les caractéristiques démographiques de ces divers secteurs (les données de recensement de 2001 publiées jusqu'à maintenant ne font état que de la population et du nombre de logements, mais ont été prises en compte dans l'étude). En outre, on a comparé chaque secteur à la région métropolitaine de recensement (RMR) d'Ottawa afin d'observer les tendances se dégageant des variables socio-économiques.

La figure 6 illustre les limites de chaque secteur commercial de même que celles des secteurs de recensement.

Bonne croissance démographique

La population du secteur commercial du boulevard Saint-Joseph était légèrement inférieure à 80 000 en 2001, ce qui représente une augmentation de 5,6 p. 100 par rapport à 1996 et correspond dans l'ensemble au taux de croissance démographique de 5,3 p. 100 de la RMR d'Ottawa. Seul le secteur de la rue Somerset a connu une croissance semblable avec un taux de 5,5 p. 100. Celle des autres secteurs se situait entre 1 et 3,7 p. 100.

La taille moyenne des ménages est supérieure

La moyenne des personnes par ménage sur le boulevard Saint-Joseph est la plus élevée : 3,2. La moyenne de la RMR d'Ottawa est de 2,6, tandis que celle des secteurs comparables se situe entre 1,8 et 2,5. Cet écart serait attribuable au type d'habitations plutôt qu'à la

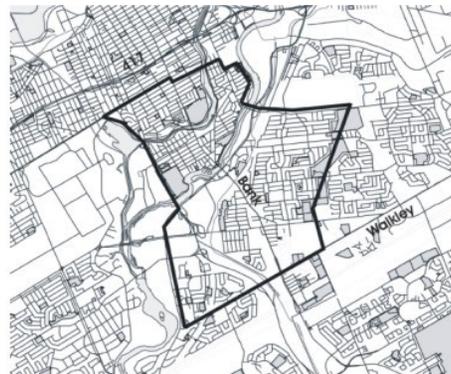
composition des ménages.

Une population plus jeune

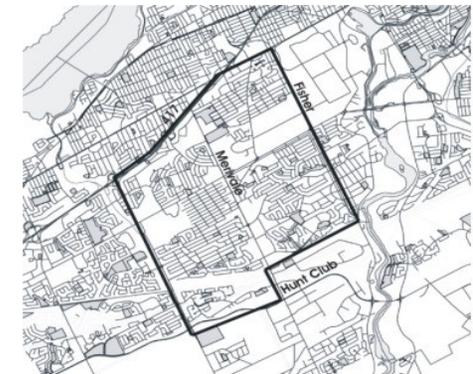
Le profil démographique du secteur commercial du boulevard Saint-Joseph est plus jeune que celui de la RMR d'Ottawa, 40 p. 100 de la population ayant moins de 25 ans, contre 34 p. 100 pour la RMR. De même, seulement 9,4 p. 100 de la population du secteur Saint-Joseph est âgée de 55 ans ou plus, comparativement à 18 p. 100 pour la RMR. Parmi les secteurs commerciaux étudiés, c'est celui du chemin Merivale, dont 31 p. 100 de la population a moins de 25 ans, qui se rapproche le plus du boulevard Saint-Joseph. Pour ce qui est de la proportion de personnes âgées de 55 ans ou plus, aucun des secteurs à l'étude ne rivalise avec le boulevard Saint-Joseph. Le plus rapproché est celui de la rue Somerset, dont près de 20 p. 100 de la population appartient à ce groupe d'âge. Le boulevard Saint-Joseph présente donc un profil démographique unique parmi les zones étudiées.



Figure 6 : Comparaison des secteurs commerciaux
Secteur commercial du boulevard Saint-Joseph



Secteur commercial de la rue Bank



Secteur commercial du chemin Merivale

Le revenu moyen des ménages est plus élevé

Sur le plan du revenu moyen des ménages, le secteur du boulevard Saint-Joseph l'emporte sur tous les autres ainsi que sur la RMR d'Ottawa. Le revenu moyen des ménages y est de 76 200 \$, dépassant de 10 000 \$ celui du secteur de la rue Bank (qui affiche le revenu moyen des ménages le plus élevé parmi les cinq autres secteurs étudiés). De plus, le revenu moyen des ménages de la RMR d'Ottawa, se situant à près de 56 800 \$, est de quelque 19 000 \$ inférieur à celui enregistré pour le boulevard Saint-Joseph.

Il importe de distinguer entre le revenu moyen des ménages et le revenu moyen des ménages par personne. Étant donné que le nombre de personnes par ménage est plus élevé dans le secteur du boulevard Saint-Joseph que dans les autres, le revenu moyen des ménages par personne y est en fait inférieur à celui de la rue Bank et de la rue

Somerset et égal à celui de la rue Wellington. Il dépasse cependant ceux des chemins de Montréal et Merivale et de la RMR d'Ottawa. Le revenu moyen des ménages par personne est une mesure déterminante pour le calcul des achats au détail dans un secteur commercial donné. Il est plus précis que le simple revenu moyen des ménages, car il tient compte du nombre de personnes par ménage et permet ainsi d'évaluer avec plus d'exactitude la consommation de biens et de services vendus au détail.

Les maisons unifamiliales prédominent

Le parc immobilier du boulevard Saint-Joseph se compose principalement de maisons unifamiliales (64 p. 100), et ce, dans une proportion beaucoup plus marquée que dans les autres secteurs à l'étude. La rue Bank occupe le deuxième rang, avec un peu plus de 50 p. 100 de maisons unifamiliales. La rue Somerset est au dernier rang, avec seulement 12 p. 100 de maisons unifamiliales.

Par contre, c'est dans le secteur du boulevard Saint-Joseph que la proportion d'immeubles d'appartements est la moins élevée (6,4 p. 100). Les secteurs de la rue Somerset et du chemin de Montréal ont la plus forte densité d'immeubles d'appartements, soit 78 et 60 p. 100 respectivement. Les maisons en rangée constituent cependant une proportion importante du parc immobilier du boulevard Saint-Joseph (23 p. 100).

Les habitations occupées par leur propriétaire sont majoritaires

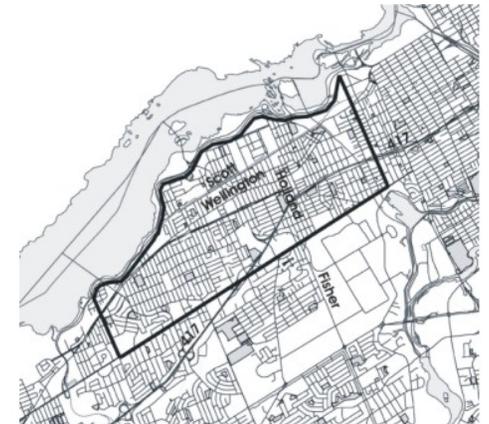
Étant donné que les immeubles d'appartements sont peu nombreux dans le secteur du boulevard Saint-Joseph, il est logique que la proportion de logements locatifs n'y soit que de 12,5 p. 100 et que les habitations occupées par leur propriétaire représentent 87,5 p. 100 du total. La situation est bien différente dans les autres secteurs à l'étude, où le taux d'accession à la propriété



Secteur commercial du chemin de Montréal



Secteur commercial de la rue Somerset



Secteur commercial de la rue Wellington

varie entre 23 p. 100 pour la rue Somerset et
60 p. 100 pour la rue Bank.

Le parc immobilier est relativement neuf

Comparativement aux autres secteurs à l'étude et à la RMR d'Ottawa, le parc immobilier du secteur du boulevard Saint-Joseph est le plus récent. Près de 62 p. 100 des habitations ont été construites pendant les années 1980 et 15 p. 100, entre 1991 et 1996. En tout, plus des trois quarts du parc ont moins de 20 ans. En revanche, dans les autres secteurs, la proportion d'habitations érigées entre 1980 et 1996 varie entre 8 p. 100 (rue Bank) et environ 19 p. 100 (chemin de Montréal). Dans le cas de la RMR d'Ottawa, un tiers des habitations ont été construites entre 1980 et 1996.

(73 p. 100 avant 1970 et 58 p. 100 avant 1960).

Un peu plus de 5 p. 100 du parc immobilier du secteur du boulevard Saint-Joseph date d'avant 1970, ce qui fait ressortir encore davantage le caractère récent des habitations du secteur comparativement aux zones plus anciennes comme la rue Bank (où 82 p. 100 des habitations datent d'avant 1970 et 65 p. 100 d'avant 1960) et la rue Wellington

Population et ménages – Recensement du Canada de 1996 et de 2001

	<i>boul. St-Joseph</i>	<i>rue Bank</i>	<i>ch. Merivale</i>	<i>ch. de Montréal</i>	<i>rue Somerset</i>	<i>rue Wellington</i>	<i>RMR d'Ottawa</i>
Population totale (1996)	75 532	33 175	52 646	54 922	54 378	50 440	1 010 498
Population totale (2001)	79 731	34 415	54 346	55 494	57 385	51 533	1 063 664
Variation en %	5,6 %	3,7 %	3,2 %	1 %	5,5 %	2,2 %	5,3 %
Total des ménages (1996)	23 090	13 730	21 185	24 365	28 225	23 255	385 145
Total des ménages (2001)	25 793	14 876	22 706	26 227	32 016	24 820	430 740
Variation en %	11,7 %	8,3 %	7,2 %	7,6 %	13,4 %	6,7 %	11,8 %
Moyenne des personnes par ménage (1996)	3,24	2,35	2,46	2,19	1,83	2,11	2,58
Moyenne des personnes par ménage (2001)	3,06	2,25	2,37	2,05	1,7	2,02	2,43

Source : *Experts-conseils Royal LePage et Recensement du Canada de 1996 et de 2001*



Le boulevard Saint-Joseph à l'ouest du boulevard d'Orléans

2.4 Transport et services

Le boulevard Saint-Joseph constitue une artère principale à quatre voies, au profil en travers de type urbain. Le stationnement y est permis des deux côtés après 19 heures du lundi au samedi. Il n'y a pas de voies réservées aux bicyclettes. La limite de vitesse affichée sur le tronçon à l'étude est de 50 km/h.

Des voies de virage ont été aménagées aux intersections principales. Six intersections du secteur à l'étude sont munies de feux de circulation tandis que huit ont des panneaux d'arrêt (intersections en « T »).

Le boulevard Saint-Joseph est sous-utilisé

D'après le dernier comptage de la circulation obtenu de la Ville d'Ottawa pour les intersections principales du secteur à l'étude, le débit journalier moyen d'une année dans les deux sens sur le boulevard Saint-Joseph est d'environ 20 000 véhicules. Sur le chemin Merivale, dont le profil transversal à quatre voies au nord de la promenade Viewmount est comparable, un débit de 29 000 véhicules a

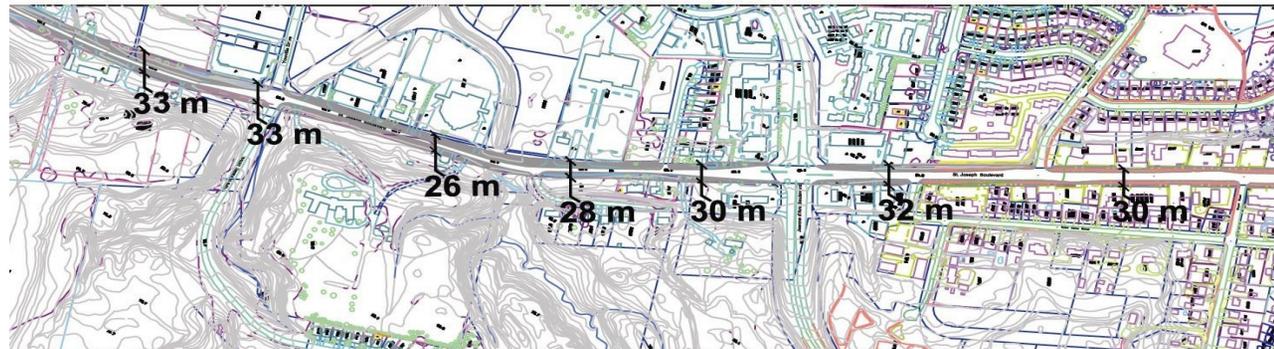
été enregistré en 1998.

La largeur prévue des emprises correspond à un modèle d'artère de banlieue

Selon le Plan directeur de l'ancienne Municipalité régionale, les emprises sur le tronçon du boulevard Saint-Joseph compris entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la promenade Place d'Orléans doivent être larges de 34 mètres. Or, leur largeur réelle est d'environ 32 mètres sur une bonne partie de la voie, et d'entre 25 et 28 mètres par endroits dans les sections plus anciennes du boulevard (figure 7).

Par contraste, dans des secteurs plus urbains de la ville, comme la rue Bank dans le quartier Glebe et le chemin de Montréal dans l'ancienne Ville de Vanier, la largeur des emprises prévue au Plan directeur de la Région est de 23 mètres.

Figure 7 : Dimensions des emprises existantes



Les rapports de collisions ne signalent aucune difficulté particulière

Des données sur les collisions survenues entre 1999 et 2001 aux grandes intersections du boulevard Saint-Joseph entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la promenade Place d'Orléans ont été obtenues de la Ville d'Ottawa.

En tout, 36 collisions ont été signalées pendant la période, dont neuf se sont produites la fin de semaine. Il n'y a eu de décès dans aucun cas.

Au cours des trois années en question, la majorité des accidents se sont produits aux intersections principales et non lorsque des automobilistes quittaient la voie pour entrer sur le terrain d'établissements commerciaux. La plupart ont eu lieu en semaine, aux heures de pointe du matin et de l'après-midi.

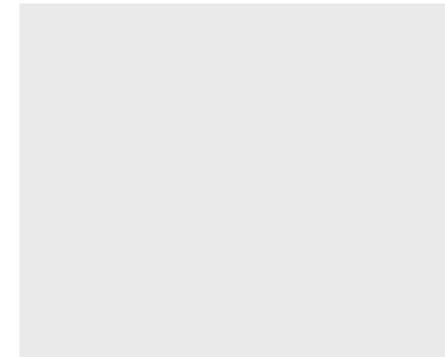
Un service de transport en commun de niveau moyen est offert sur le boulevard Saint-Joseph

Plusieurs circuits d'OC Transpo empruntent le boulevard Saint-Joseph. Les circuits réguliers sont les suivants :

- circuit 127 – entre la promenade Grey Nuns et le boulevard d'Orléans;
- circuits 125, 127 et 131 – entre le boulevard d'Orléans et la promenade Place d'Orléans.

Les circuits offerts uniquement aux heures de pointe (express) sont les suivants :

- circuit 34 – entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la promenade Grey Nuns;
- circuits 32 et 34 – entre la promenade Grey Nuns et le boulevard d'Orléans;
- circuit 32 – entre le boulevard d'Orléans et le boulevard Belcourt.



La figure 8 indique l'emplacement des arrêts d'autobus (avec et sans baie) sur le boulevard Saint-Joseph. La Ville d'Ottawa a entrepris d'enlever les baies sur les artères principales, où les autobus ont de la difficulté à s'intégrer dans la circulation dense. La modification de la voie publique nécessite un processus public distinct.

Le câblage aérien dans le tronçon à l'étude est dense

On trouve des poteaux et des câbles de services publics des deux côtés du boulevard Saint-Joseph, ainsi qu'environ 44 câbles transversaux (dont 12 lignes de distribution, quatre servant à la fibre optique). Rogers a modernisé ses installations dans le secteur au cours de la dernière année.

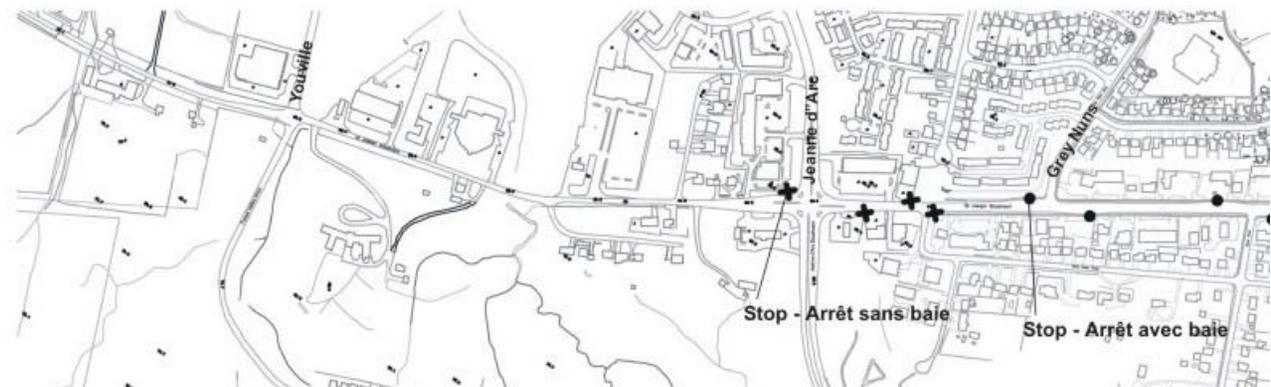
La Ville n'a pas de programme d'enfouissement des câbles de services publics et ne projette pas d'enfour ceux du boulevard Saint-Joseph. Dans d'autres quartiers, les installations de services publics aériennes restent en place après la

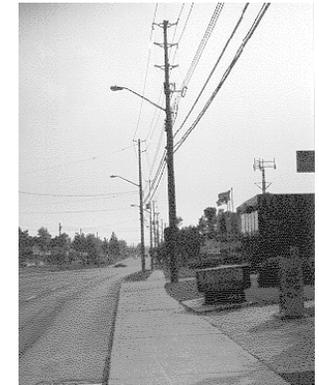
réfection ou l'élargissement de la voie publique.

La Ville d'Ottawa prévoyait repaver une partie du tronçon à l'étude à l'automne 2002, mais les travaux ont été reportés au printemps de 2003 à la suite des délibérations du Comité de consultation publique. Ce dernier souhaite comparer en détail les avantages du revêtement de la route et ceux de la réfection de la chaussée et de l'enfouissement des câbles lorsque le Comité de l'urbanisme et de l'aménagement étudiera le dossier.

Une consultation des sociétés de services publics ayant des câbles aériens sur le boulevard Saint-Joseph a révélé qu'il serait impossible de procéder à l'enfouissement avant la réfection de la chaussée : les délais ne permettraient pas de concevoir le projet, d'assurer la coordination avec les autres entreprises de services publics, de commander les matériaux et d'obtenir les fonds et le personnel nécessaires.

Figure 8 : Emplacement des arrêts d'autobus existants





Poteaux et câbles électriques le long du boulevard Saint-Joseph

2.5 Comparaison d'aménagements urbains

Prédominance de l'automobile

Le boulevard Saint-Joseph ressemble à bien d'autres artères de banlieue. Le développement commercial s'y est fait progressivement, terrain par terrain, en convertissant parfois des maisons. Les automobiles y prédominent étant donné que le boulevard constitue l'une des principales artères traversant la ville d'est en ouest. Il existe des quartiers résidentiels contigus au tronçon, mais logements et commerces sont généralement répartis dans des zones distinctes.

La stratégie de revitalisation vise à transformer le boulevard Saint-Joseph en grande rue principale.

Les caractéristiques typiques des grandes rues principales sont les suivantes :

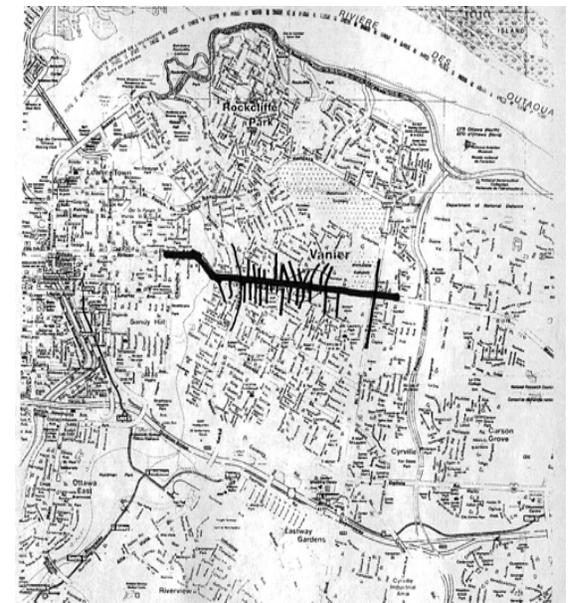
- structure urbaine reliée aux quartiers résidentiels adjacents;
- enceinte formée par des immeubles à plusieurs étages et constituant un « lieu public »;
- espace public dynamique, animé par des immeubles et les usages autorisés;
- zones agréables pour piétons – sécuritaires, avec vue sur la rue, à l'ombre et à l'abri du vent;

- fruit d'une évolution graduelle par l'aménagement intercalaire et la densification;
- présence de places, de parcs et d'espaces publics importants.

Cette section du rapport compare le boulevard Saint-Joseph à d'autres secteurs commerciaux d'Ottawa.



Rue Bank



Chemin de Montréal

Une structure urbaine plus soignée

La rue Bank, dans le quartier Glebe, est une rue principale classique. Voie urbaine à usages mixtes, elle traverse un quartier de rues en quadrillé rapprochées les unes des autres : on y trouve huit intersections sur une distance de 800 mètres.

À Vanier, le chemin de Montréal présente des conditions semblables : des rues très rapprochées relient à la rue principale les quartiers résidentiels adjacents.

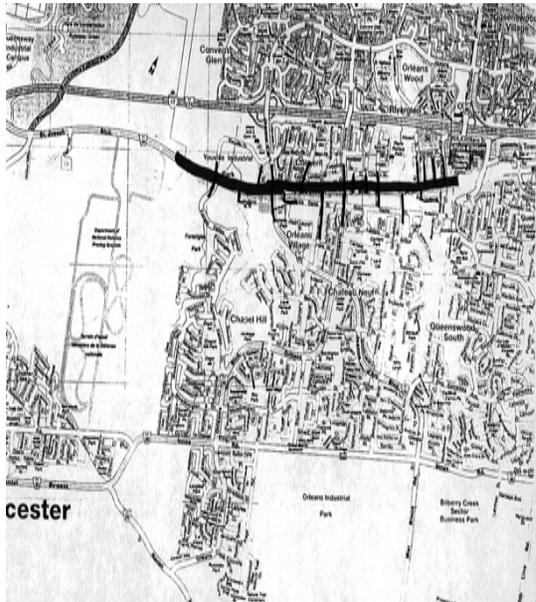
Le chemin Merivale se distingue nettement des deux quartiers précédents. Avec la fermeture de voies de raccordement au fil des ans, les commerces ne sont devenus

accessibles que depuis les artères principales. Certains îlots s'étendent sur 800 mètres, mais la plupart sur 400 ou 500 mètres. Souvent, il n'y a qu'une ou deux intersections par tronçon de 800 mètres.

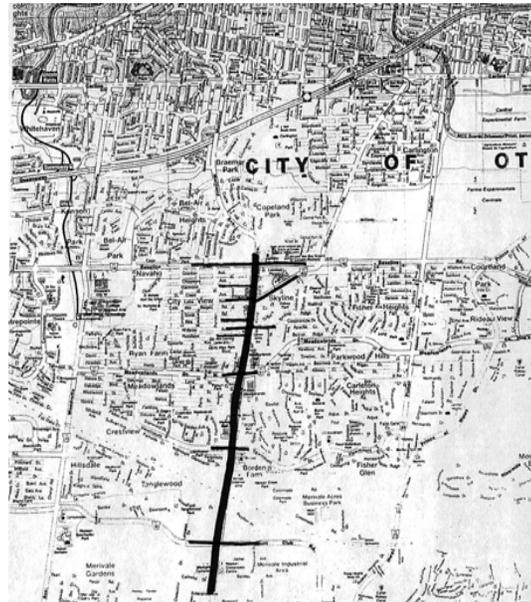
La structure urbaine du boulevard Saint-Joseph se situe entre celle de la rue principale classique et de l'artère commerciale de banlieue. La longueur des îlots varie entre 100 mètres à l'ouest de la Place d'Orléans, 250, 350 et 800 mètres.

En milieu urbain, le rapprochement des intersections permet de relier à la rue principale les quartiers résidentiels adjacents. En banlieue, les quartiers résidentiels ne sont

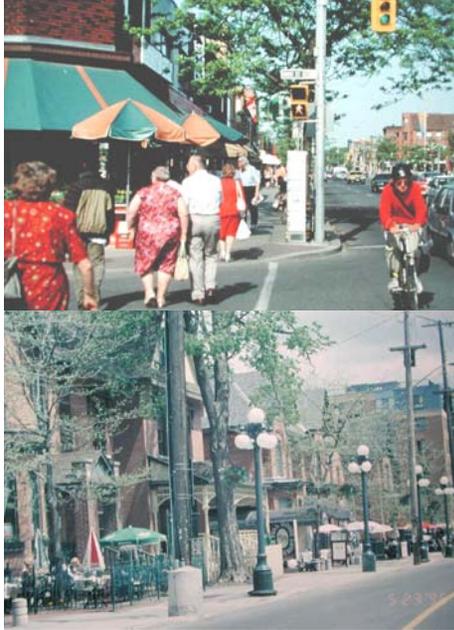
pas aussi bien raccordés aux secteurs commerciaux parce que les intersections sont plus espacées. Les voies y sont davantage fréquentées par les voitures que par les piétons, contrairement aux rues urbaines.



Boulevard Saint-Joseph



Rue Merivale



1. Rue Bloor, Bloor West Village, à Toronto
 2. Rue Somerset, à Ottawa

Un « lieu public » reconnaissable

Dans la plupart des grandes rues principales, les immeubles commerciaux forment une façade continue en bordure de l'emprise. Ces bâtiments à plusieurs étages servent d'enceinte à l'espace public de la rue et le définissent. La distance entre les façades de part et d'autre de la rue est normalement d'environ 25 mètres.

Sur le boulevard Saint-Joseph, les façades sont entrecoupées. Les centres commerciaux avec stationnement, aménagement paysager et zones tampons représentent la catégorie de bâtiments la plus fréquente, d'où l'absence de façades continues. Bien que certains des immeubles aient plusieurs étages, ils ne forment pas d'enceinte car leur architecture et leur marge de recul varient beaucoup. La distance entre les commerces des deux côtés du boulevard oscille entre 25 mètres à l'est de la rue Edgar-Brault et 70, 80 ou 100 mètres pour les centres commerciaux.

Des espaces publics animés

On trouve normalement dans les grandes rues principales une variété de boutiques, de services et de restaurants. Entrées, vitrines, étalages et cafés animent l'espace public le jour comme le soir. Une gamme intéressante de boutiques attire les piétons.

Sur le boulevard Saint-Joseph, les boutiques et les services n'exercent pas nécessairement un tel attrait. Il existe un café-terrasse, de nombreux commerces du secteur automobile et des bureaux ne présentant pas d'intérêt particulier pour les piétons. Lorsqu'on prévoit faire des emplettes variées, on sera davantage enclin à les faire en voiture qu'à pied.



Boulevard Saint-Joseph

Des zones piétonnières agréables

Dans la plupart des secteurs commerciaux, les piétons sont à l'aise dans les zones aménagées à leur intention : on y trouve des boutiques aux présentoirs attrayants, des arbres d'ombrage, des jardinières (au sol ou suspendues), des bancs et des abribus.

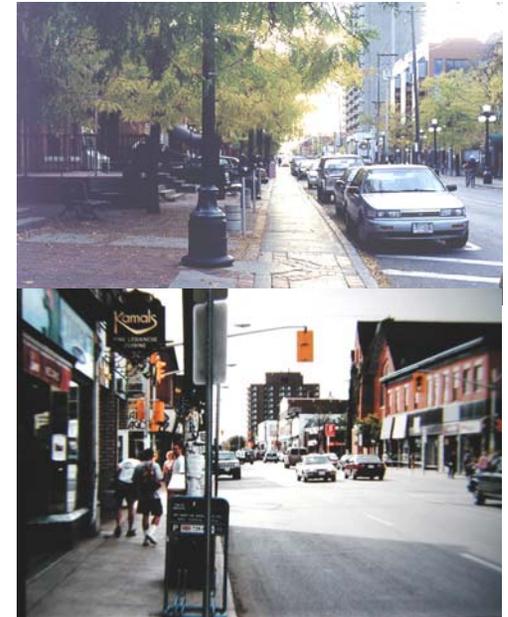
Sur le boulevard Saint-Joseph, les zones piétonnières ne sont pas délimitées par des édifices. On n'y trouve ni arbres d'ombrage, ni jardinières contenant des fleurs et des arbrisseaux. Les bancs sont en fait des supports publicitaires, tandis que de rares cages de verre servent d'abribus. De toute évidence, aucune attention particulière n'a été accordée à l'éclairage, à la plantation, au revêtement, aux affiches ou aux abribus.

Aménagement et densification graduels

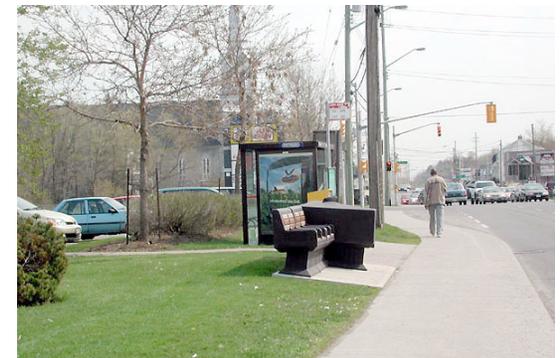
Les rues principales les plus attrayantes ont évolué lentement et ont été aménagées en profitant des espaces intercalaires.

Normalement, on y érigeait des édifices individuels sur de petits terrains dans une grille urbaine ajourée, en suivant des « règles » de construction très simples : les édifices étaient situés au bord du trottoir, occupaient toute la largeur du terrain, étaient raccordés aux services publics par l'arrière et étaient de la même hauteur que les immeubles adjacents. Façade, corniche, fenêtres, affiches et panneau inférieur s'harmonisaient. L'aménagement était très soigné.

Sur Saint-Joseph, les terrains de construction ont été regroupés en grandes parcelles afin de permettre la construction de centres commerciaux. On trouve de grandes aires de stationnement à l'avant des immeubles, ce qui donne au boulevard un aspect tout à fait différent de celui des rues principales traditionnelles. Les lieux sont aménagés pour des voitures et non pour des piétons, comme en témoignent les grandes surfaces pavées.



1. Rue Somerset, à Ottawa
2. Rue Bank, à Ottawa



Arrêt d'autobus sur le boulevard Saint-Joseph



L'église catholique sur le boulevard Saint-Joseph

Des places, des parcs et des lieux publics variés

C'est dans les rues principales traditionnelles qu'on trouve également des places, des parcs, d'autres lieux publics ainsi que des édifices publics et institutionnels. Située sur le boulevard Saint-Joseph, l'église catholique du même nom est un point de repère pour la communauté, surtout à l'est du ruisseau Bilberry. Cependant, un seul centre d'intérêt public sur une distance de 3,5 kilomètres est nettement insuffisant. Il faut davantage de repères pour que le secteur ait du cachet et suscite un sentiment d'appartenance et de convivialité.

2.6 Résumé des questions et observations clés

L'analyse du marché, de l'utilisation du sol, de l'urbanisme, de la circulation et du transport en commun a permis de cerner diverses questions clés sur lesquelles fonder les lignes directrices en matière d'aménagement urbain. Voici un résumé des principales questions et observations formulées :

1. **Le boulevard Saint-Joseph est bien situé et très accessible** – Le boulevard Saint-Joseph est bien situé et très accessible. La densification d'un secteur ayant ces caractéristiques devrait se faire naturellement et mener peu à peu à l'aménagement d'un centre-ville.
2. **Le boulevard Saint-Joseph doit être urbanisé davantage** – À court et à moyen terme, le boulevard Saint-Joseph conservera son rôle d'artère principale traversant la ville et ayant une densité de circulation de 20 000 véhicules par jour. Avec le temps, à mesure que le réaménagement sera réalisé et que la vocation du boulevard évoluera, la vitesse et la fluidité de la circulation se prêteront mieux aux autres fonctions typiques des voies fortement urbanisées.
3. **Le profil démographique du secteur offre un excellent potentiel** – Les observations suivantes se dégagent de la comparaison du boulevard Saint-Joseph

aux secteurs commerciaux similaires et à la RMR d'Ottawa :

- La croissance démographique du boulevard Saint-Joseph a été supérieure à celle de toutes les autres zones étudiées pendant la période de 1996 à 2001;
- La moyenne des personnes par ménage dans la zone du boulevard Saint-Joseph est de loin supérieure à celle des secteurs comparables;
- La population du boulevard Saint-Joseph est généralement plus jeune que celle des secteurs comparables;
- Le revenu moyen des ménages dans le secteur du boulevard Saint-Joseph est nettement supérieur à celui des secteurs comparables, bien que le revenu moyen des ménages par personne soit sensiblement le même;
- Le parc immobilier du boulevard Saint-Joseph est constitué principalement de maisons unifamiliales et de maisons en rangée, par opposition aux autres secteurs étudiés, où l'on trouve moins de maisons unifamiliales et

plus d'immeubles d'appartements;

- Le parc immobilier du boulevard Saint-Joseph est plus récent que celui des autres zones étudiées.

4. L'amélioration du service de transport en commun pourrait accroître le potentiel de réaménagement –

Le boulevard Saint-Joseph est bien servi par les services de transport en commun, ce qui est essentiel à la densification. Un meilleur aménagement des arrêts d'autobus rendra le transport en commun plus attrayant et pratique. De plus, un service amélioré contribuera à réduire la circulation et encouragera l'activité pédestre.

5. Le réaménagement devrait être axé sur les usages résidentiels à moyenne et à forte densité –

La population du secteur commercial à l'étude est en croissance et est relativement aisée. Il serait donc avantageux de diversifier l'utilisation du sol. Les usages résidentiels à plus forte densité seraient indiqués pour atteindre cet objectif. Il en résulterait une densification de la population, ce qui assurerait une clientèle suffisante aux commerces de détail et aux autres usages commerciaux.

6. À plus long terme, des commerces de détail pourraient servir de complément au centre commercial Place d'Orléans –

La population du secteur est habituée à magasiner au centre commercial régional Place d'Orléans. Dans ce contexte

concurrentiel, la formule « rue principale » traditionnelle envisagée se prêterait plutôt aux produits-crêneaux, aux produits de consommation courante, aux services professionnels et aux restaurants. Ces usages commerciaux attireraient les consommateurs qui font des arrêts multiples par opposition à ceux qui préfèrent la formule « guichet unique » de la Place d'Orléans.

7. Le couloir de boulevard Saint-Joseph a grand besoin d'urbanisation –

Le tronçon à l'étude est un secteur commercial linéaire dont la qualité visuelle laisse fort à désirer – le manque de cohérence est flagrant, le paysage de rue fait défaut, certains immeubles sont mal entretenus ou désuets. Cette apparence négligée ne fait que perpétuer la tendance au laisser-aller et nuit au réaménagement de plus haut niveau des terrains adjacents.

On ne retrouve pas sur le boulevard Saint-Joseph des îlots rapprochés qui caractérisent les rues principales typiques. Des mesures d'envergure devront être adoptées pour relier les zones résidentielles aux centres commercial et municipal du secteur.

Comme le tronçon est trop long (3,5 km) pour constituer un secteur commercial continu, on devra y aménager plusieurs points de convergence permettant des usages plus diversifiés.

La création d'un milieu agréable et attrayant pour les piétons est essentielle au succès du projet. Les vastes étendues de gazon qui longent le boulevard se prêteraient bien à un traitement unique et approfondi du paysage, ainsi qu'à l'aménagement d'installations publiques.

8. L'analyse du marché laisse présager un réaménagement progressif par le secteur privé – Voici quelques-unes des conclusions de l'étude du marché :

- En raison de ses caractéristiques physiques, le boulevard Saint-Joseph ne se prête pas à un réaménagement d'envergure. La topographie en pente des deux côtés de la voie limite la profondeur des lots par endroits et accroît les coûts d'aménagement (comparativement aux vastes terrains non lotis).
- Les loyers du boulevard Saint-Joseph ne sont pas assez élevés pour qu'il soit rentable d'y ériger de nouveaux bâtiments commerciaux. Ils sont généralement équivalents à ceux des autres secteurs étudiés, compte tenu du taux d'occupation. Par conséquent, l'aménagement des terrains intercalaires aux fins du commerce de détail devra être axé sur des créneaux spécialisés (services, restauration, etc.) et se faire à relativement petite échelle.

- L'aménagement de secteurs résidentiels à moyenne et à haute densité a été pratiquement nul comparativement au reste de la ville. À Orléans, les maisons unifamiliales prédominent toujours.
- Comme pour les produits-créneaux, les terrains intercalaires présentent des possibilités d'aménagement résidentiel à haute densité, à proximité des services de transport en commun, de centres commerciaux et de services communautaires.

En somme, les possibilités de réaménagement sur le boulevard Saint-Joseph sont limitées par des contraintes géographiques, les bâtiments relativement nouveaux qu'on y trouve, le marché compétitif et les conditions socio-économiques actuelles. Le réaménagement se fera probablement de façon progressive étant donné que des commerces bien établis servent déjà le secteur et que l'on y favorise l'aménagement résidentiel à faible densité. L'amélioration du transport en commun, des commerces et des installations communautaires serait profitable aux projets de réaménagement futur.

-
- 9. Les politiques d'urbanisme en vigueur ne favorisent pas le réaménagement pour usages mixtes** – Les politiques d'urbanisme en vigueur ne favorisent pas le réaménagement du secteur à l'étude comme centre urbain à haute densité et à usages mixtes. En fait, elles comportent des obstacles importants à ce genre d'entreprise. Un zonage simplifié et assoupli permettrait un aménagement plus adéquat, axé sur des lignes directrices portant davantage sur l'aspect visuel des bâtiments que sur l'utilisation qui en sera faite. La stratégie de revitalisation devra reposer sur un plan d'action alliant initiatives des secteurs public et privé, politiques d'amélioration communautaire, règles de zonage assouplies, normes réduites en matière de stationnement, lignes directrices pour la construction et incitatifs financiers.
- 10. Le secteur public devra diriger le réaménagement** – Il est crucial que le secteur public soit le maître d'œuvre du réaménagement. À mesure que la masse critique touchée par le projet augmentera et que les infrastructures essentielles seront améliorées, le réaménagement deviendra plus rentable et s'intensifiera.
- 11. La prépondérance des câbles aériens dans le paysage de rue constitue, selon de nombreux participants à l'étude, un obstacle majeur au réaménagement** – Il ne fait aucun doute que les câbles et les poteaux électriques dominent le paysage

de rue et contribuent à l'aspect négligé du secteur. Dans de nombreux quartiers urbains, cependant, on a réussi à « dissimuler » les câbles et les poteaux en embellissant le paysage avec des commerces aux vitrines intéressantes bordant la rue, des étalages extérieurs, des affiches, des bannières, des arbres, etc.

- 12. L'amélioration esthétique peut se faire graduellement sans qu'il faille réaménager entièrement le secteur et enfouir les câbles de services publics** – Afin de rehausser l'image du secteur, on pourrait mettre en œuvre un plan progressif d'embellissement du paysage de rue qui donnerait un aperçu du réaménagement proposé et servirait de catalyseur au changement à moyen terme.
- 13. Des chefs de file devront amorcer le changement** – Les scénarios de réaménagement devront être mis en œuvre par des propriétaires fonciers; à mesure que les travaux se dérouleront et que l'image du secteur se renouvellera, d'autres leur emboîteront le pas.

3.0 STRATÉGIE DE REVITALISATION

3.1 Introduction

Les principes de revitalisation et de densification définis dans *Tracer l'itinéraire* pourraient être appliqués à merveille au boulevard Saint-Joseph (qui devient le chemin de Montréal à Vanier, la rue Rideau au centre-ville et la rue Wellington, face aux édifices du Parlement) car les lotissements jouxtant le boulevard peuvent évoluer selon le modèle de développement urbanisé que l'on observe le long de cette artère à mesure qu'on approche du centre-ville.

Des quartiers résidentiels discrets et des pôles d'attraction seront aménagés sur le tronçon de 3,5 km afin d'éviter la monotonie caractéristique des secteurs commerciaux linéaires. La Ville reconnaît que le transport en commun est essentiel à la réussite du projet et qu'il jouera un rôle important dans les plans de densification. Le transport en commun sur le boulevard Saint-Joseph s'améliorera progressivement.

En outre, la densification fera évoluer la vocation du boulevard. Les limites de vitesse seront réduites, le stationnement sur rue obligera les conducteurs à circuler plus prudemment et la circulation ressemblera davantage à celle du chemin de Montréal qu'à celle d'une artère de banlieue.

La transformation du couloir ne résultera pas d'un changement en particulier mais plutôt de mesures progressives et complémentaires.

La stratégie de revitalisation repose sur :

- quatre principes constituant le fondement du projet de revitalisation;
- sept stratégies générales;
- 24 initiatives ciblées;
- des lignes directrices concernant l'amélioration par le secteur public;
- des lignes directrices concernant le réaménagement par le secteur privé;
- un plan d'action renfermant cinq mesures de mise en œuvre.

3.2 Quatre principes de conception

1. Créer des secteurs urbains distincts et vivants

Le boulevard Saint-Joseph deviendra un véritable centre d'activité et constituera le cœur d'Orléans qui unira la collectivité du secteur. On y trouvera des centres dynamiques et polyvalents offrant des endroits accessibles par transport en commun et où il sera possible de vivre, de travailler, de magasiner et de se détendre.

Piétons, cyclistes, usagers du transport en commun et automobilistes s'y sentiront à l'aise. La circulation sera modérée et le boulevard délaissera son rôle d'artère de banlieue pour se transformer en « rue principale » traditionnelle.

2. Aménager un boulevard paysagé

Le nouveau secteur polyvalent sera embelli par un traitement paysager approfondi et l'aménagement de commodités pour les piétons sur l'emprise, de façon à donner un cachet au boulevard et à en améliorer l'aspect visuel. La géographie des lieux et son potentiel paysager seront mis en valeur.

3. Mettre au point une stratégie de conception souple et pertinente

La stratégie de conception tiendra compte des besoins de tous les usagers, personnes handicapées y compris. Elle sera néanmoins assez souple pour s'adapter aux circonstances particulières

pouvant surgir à mesure que les secteurs public et privé développeront le secteur.

4. Former des partenariats pour la revitalisation

L'évolution du boulevard sera progressive et se réalisera grâce à des partenariats entre les secteurs public et privé. Des leaders devront inspirer les autres et les amener à s'engager pour transformer la vocation civique d'Orléans. Le secteur public devra prendre l'initiative.

Les deux secteurs ont un rôle à jouer dans la concrétisation du projet. Cependant, le secteur public devra prendre les devants en se montrant disposé à investir pour améliorer et agrémenter les infrastructures publiques. Selon toute vraisemblance, le secteur privé lancera des initiatives une fois seulement que les autorités municipales auront donné l'exemple.

3.3 Sept stratégies générales

La revitalisation du boulevard Saint-Joseph repose sur sept stratégies générales.

1. **Mettre en place des politiques d'urbanisme fondées sur des incitatifs afin de promouvoir la revitalisation**

Il est proposé d'adopter des politiques d'urbanisme simplifiées offrant des incitatifs intéressants et réalistes à la revitalisation, tout en réduisant au minimum les répercussions sur les quartiers résidentiels à faible densité avoisinants et en harmonisant les immeubles et les rues adjacentes, surtout aux points d'accès définis. Il faudra également élaborer des lignes directrices pour l'aménagement des terrains privés afin que soient exprimées clairement les intentions de la Ville en matière de réaménagement.

La stratégie de revitalisation vise les principaux objectifs suivants :

- convertir le couloir du boulevard Saint-Joseph en centre d'activité en encourageant un aménagement diversifié et plus dense que celui des quartiers adjacents;
 - maximiser la circulation piétonnière ainsi que l'accès et la sécurité des véhicules;
 - adopter des politiques d'urbanisme et d'esthétique urbaine favorisant une construction et un aménagement paysager de haute qualité sur les propriétés publiques et privées.
- Les nouvelles politiques d'urbanisme viseront les objectifs suivants :
- encourager un réaménagement aux usages multiples, favorisant le transport en commun et créant un environnement agréable et attrayant pour les piétons;
 - promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès;
 - encourager la densification de façon à favoriser le transport en commun et à créer un environnement agréable et attrayant pour les piétons;
 - préconiser un réaménagement adéquat tout en respectant des limites financières réalistes;
 - promouvoir l'uniformité des bâtiments en bordure de rue;
 - réduire les normes en matière de stationnement et permettre le stationnement sur rue pour créer un environnement urbain plus intense et

davantage axé sur le transport en commun;

- réduire dans une mesure raisonnable le nombre de voies d'accès au boulevard Saint-Joseph;
- mettre en place un programme d'incitatifs financiers et des règlements qui encourageront un réaménagement approprié.

2. Définir des points d'accès comme centres de développement intensifié et mixte

Il est proposé d'aménager des points d'accès définissant les secteurs de densification le long du boulevard. La densification se fait normalement aux intersections et pourrait être permise à divers points d'accès, notamment à l'angle des boulevards Jeanne-d'Arc et d'Orléans et de la rue Edgar-Brault.

3. Les zones entre les points d'accès pourraient se prêter à l'aménagement mixte avec bâtiments donnant sur la rue

Il faudrait encourager le réaménagement mixte des zones entre les points d'accès, par la construction d'immeubles de bureaux, résidentiels et commerciaux à densité plus élevée et donnant sur la rue. Il n'est pas recommandé de créer des secteurs où l'utilisation du sol sera limitée à une seule fin.

4. Embellir le paysage de rue par un traitement paysager soutenu

L'embellissement du paysage de rue est au cœur des améliorations prévues pour le secteur public. La plantation d'arbres, l'emplacement et les matériaux des trottoirs ainsi que l'aménagement de commodités publiques de qualité (comme des lampadaires, des bancs et des abribus) transformeront complètement l'apparence du boulevard Saint-Joseph. L'objectif est de créer un boulevard urbain à la verdure luxuriante où il sera agréable de marcher et de circuler, à bicyclette comme en voiture.

La stratégie de revitalisation vise à harmoniser le paysage de rue sur le tronçon de 3,5 km à l'étude. Ce paysage servira de cadre homogène et souple aux diverses initiatives d'aménagement entreprises par le secteur privé. Il permettra également de mettre en valeur les caractéristiques particulières du secteur.

5. Créer des espaces verts en protégeant et en faisant ressortir les caractéristiques naturelles des lieux

Le boulevard Saint-Joseph est traversé par deux vallées fluviales – un affluent à l'ouest du boulevard Jeanne-d'Arc et le ruisseau Bilberry. Le premier a été partiellement détruit par des projets de réaménagement réalisés au nord du boulevard. Le second est encore intact des deux côtés de la voie. Il faut veiller à

protéger et à mettre en valeur les caractéristiques naturelles du secteur. Le ruisseau Bilberry traverse un



Ruisseau Bilberry



1. Rue Bank, à Ottawa
 2. Rue Wellington, à Ottawa
 3. Avenue Eglinton, à Toronto

espace libre et un cimetière, lieux privilégiés pour l'aménagement de parcs pouvant devenir d'importants pôles d'attraction.

6. Commercialiser le boulevard Saint-Joseph comme emplacement privilégié pour des bureaux, des produits-créneaux et de consommation courante ainsi que des aménagements résidentiels à plus forte densité

Les habitudes de consommation de la population du secteur sont axées sur le centre commercial avoisinant, la Place d'Orléans. Les espaces commerciaux ne manquent pas à Orléans, particulièrement sur le boulevard Saint-Joseph, où il en existe de relativement nouveaux. L'expansion du commerce de détail reposera donc sur les produits spécialisés (p. ex., les services et les restaurants) et se fera à relativement petite échelle.

Les projets résidentiels intercalaires présenteraient (comme pour le secteur du commerce de détail) des possibilités d'aménagement plus dense à proximité des services de transport en commun, des commerces et des services communautaires.

Il faudra faire valoir auprès des promoteurs immobiliers les possibilités de réaménagement qui pourraient se traduire par des immeubles de bureaux, des commerces de détail et des lotissements résidentiels.

7. Continuer de viser une stratégie d'enfouissement des câbles électriques à long terme

Le boulevard serait nettement embelli si les câbles électriques étaient enfouis.

Cependant, avant qu'une stratégie d'enfouissement soit adoptée, plusieurs obstacles devront être surmontés :

- les coûts élevés et l'absence de ressources financières;
- l'absence d'un programme municipal d'enlèvement des poteaux et d'enfouissement des câbles;
- le caractère relativement récent des poteaux, qui pourraient encore durer plus de vingt ans.

Malgré cela, il est proposé qu'un sondage soit réalisé auprès des propriétaires fonciers afin de savoir s'ils seraient disposés à appuyer le projet et à assumer les coûts de l'enfouissement des câbles reliés à leurs locaux, dans le cadre de la modernisation des aménagements existants ou comme exigence du réaménagement.

La revitalisation des terrains publics et privés peut néanmoins se dérouler sans attendre que les câbles soient enfouis. Il existe dans des secteurs urbains exceptionnels de nombreuses rues munies de câbles aériens.



Remise en état de la vallée au nord du boulevard Saint-Joseph



Protection de la vallée au sud du boulevard

Des initiatives précises sont envisagées pour le secteur à l'étude.

Quartier Youville

1. Protection de l'escarpement

Un escarpement riche en végétation marque l'entrée du boulevard du côté sud. Cet « accès vert » mérite d'être protégé.

2. Point d'accès

Le côté nord de l'intersection promenade Youville/boul. Saint-Joseph se prête bien à la densification. Il y a prédominance d'emplois au nord du boulevard.

3. Protection de la vallée du ruisseau

La vallée du ruisseau doit être protégée et mise en valeur.

4. Remise en état de la vallée du ruisseau

La vallée au nord du boulevard a été complètement détruite par le réaménagement et remplacée par une aire de stationnement. À long terme, la stratégie de revitalisation visera la remise en état des éléments naturels importants.

QUARTIER YOUVILLE

1. Protection de l'escarpement
2. point d'accès
3. protection de la vallée du ruisseau
4. remise en état de la vallée
5. protection des bâtiments patrimoniaux
6. aménagement à usages mixtes
7. paysage de rue du boul. Saint-Joseph

QUARTIER JEANNE-D'ARC

8. point d'accès
9. liaison piétonnière
10. enlèvement des baies aux arrêts d'autobus
11. aménagement à usages mixtes
12. paysage de rue du boul. Saint-Joseph

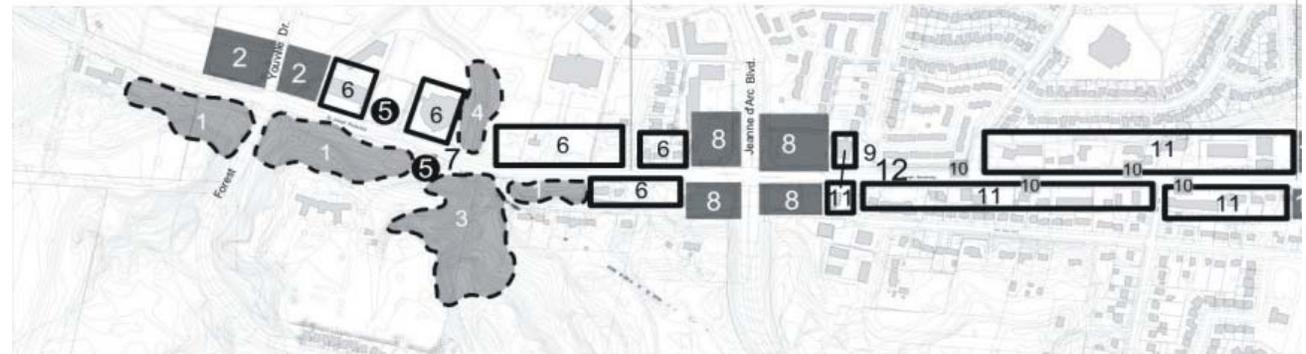


Figure 9 : 24 initiatives ciblées

5. Protection des bâtiments patrimoniaux

Le quartier Youville comporte des immeubles patrimoniaux intéressants qui témoignent de l'évolution du secteur. Ces édifices devraient être conservés.

6. Aménagement à usages mixtes

Les zones entre les points centraux se prêtent à merveille à un aménagement à usages mixtes. Les lignes directrices régissant la conception précisent l'échelle et la nature appropriées des projets.

7. Paysage de rue du boulevard Saint-Joseph

L'aménagement uniforme du paysage de rue le long du boulevard contribuera à harmoniser le secteur en dépit du développement actuel très varié et disparate. Les lignes directrices régissant la conception indiquent l'échelle et la nature appropriées des projets.



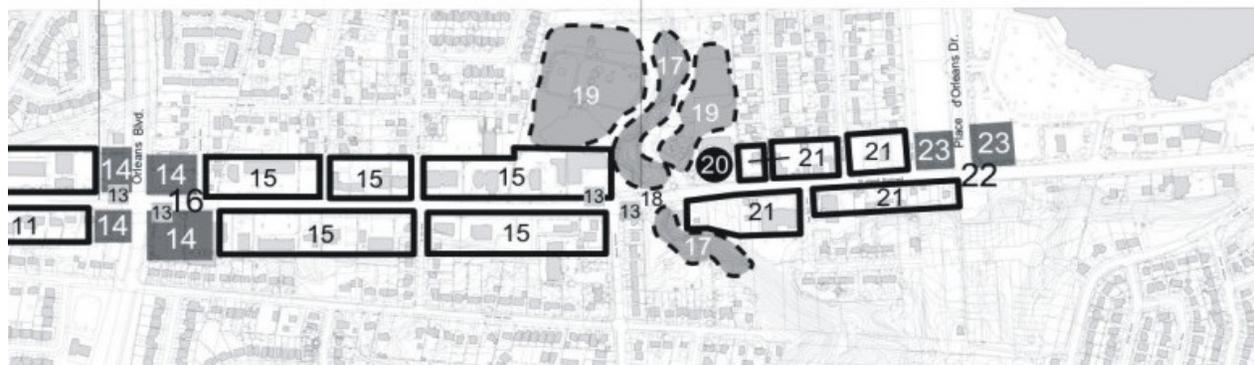
Protection des bâtiments patrimoniaux

QUARTIER ORLÉANS

- 13. enlèvement des baies aux arrêts d'autobus
- 14. point d'accès
- 15. aménagement à usages mixtes
- 16. paysage de rue du boul. Saint-Joseph

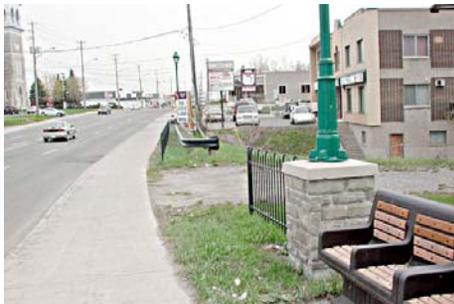
QUARTIER DU RUISSEAU BILBERRY

- 17. protection du ruisseau
- 18. modernisation du pont et aménagement d'un point d'a
- 19. Amélioration de l'aménagement paysager
- 20. l'église : pôle d'attraction
- 21. aménagement à usages mixtes
- 22. paysage de rue du boul. Saint-Joseph
- 23. point d'accès





Sites privilégiés de réaménagement à usages mixtes



Pont au ruisseau Bilberry



Espace libre le long du ruisseau Bilberry, au nord du boulevard Saint-Joseph

Quartier Jeanne-d'Arc

8. *Point d'accès*

L'intersection des boulevards Jeanne-d'Arc et Saint-Joseph se prête très bien à la densification. Avec le temps, à mesure que le réaménagement se réalisera, ce secteur conviendra à merveille à des usages résidentiels, commerciaux et professionnels densifiés, ce qui mettra en valeur l'importance du carrefour.

9. *Liaison piétonnière*

Il est proposé d'aménager une liaison piétonnière entre l'extrémité de la cour Bakker et le boulevard Saint-Joseph. Comme peu de rues rattachent le boulevard aux quartiers résidentiels, ces derniers sont relativement isolés du secteur commercial. Des liaisons piétonnières devraient être aménagées dans la mesure du possible car le plan des rues et des îlots restera sensiblement le même.

10. *Enlèvement des baies aux arrêts d'autobus*

Les baies doivent être supprimées, conformément à la décision de la Ville d'accorder la priorité au transport en commun.

11. *Aménagement à usages mixtes*

À mesure que le réaménagement se produira, les zones entre les points d'accès se transformeront en secteurs idéaux pour un aménagement à usages

mixtes, notamment des logements à haute densité, compte tenu du service de transport en commun offert sur le boulevard.

12. *Paysage de rue du boulevard Saint-Joseph*

L'aménagement uniforme du paysage de rue le long du boulevard contribuera à harmoniser le secteur en dépit du développement actuel très varié et disparate.

Quartier Orléans

13. *Enlèvement des baies aux arrêts d'autobus*

Les baies doivent être supprimées, conformément à la décision de la Ville d'accorder la priorité au transport en commun.

14. *Points d'accès*

L'intersection des boulevards d'Orléans et Saint-Joseph constitue un lieu privilégié de densification. L'esquisse à la page suivante illustre le concept d'aménagement densifié à cet endroit. Un aménagement typique prévoirait des logements aux étages supérieurs et des commerces de détail au rez-de-chaussée. Les immeubles donnent sur le boulevard Saint-Joseph et le mettent en valeur. Le réaménagement tient compte des centres commerciaux existants. Dans la mesure du possible, on aménage des espaces de stationnement sous, derrière ou entre les

immeubles, afin d'éviter les grandes aires de stationnement en bordure de rue.



Figure 10 : Esquisse d'aménagement à usages mixtes

15. Aménagement à usages mixtes

Les espaces entre les points d'accès se prêtent à merveille à un aménagement à usages mixtes, qui s'appliquerait aussi aux immeubles plus bas prévus au centre de l'îlot.

16. Paysage de rue du boulevard Saint-Joseph

L'aménagement uniforme du paysage de rue le long du boulevard contribuera à harmoniser le secteur en dépit du développement actuel très varié et disparate.

Quartier du ruisseau Bilberry

17. Protection du ruisseau Bilberry

Le ruisseau Bilberry traverse le boulevard Saint-Joseph immédiatement à l'ouest de l'église. Cet élément naturel doit absolument être protégé. L'aménagement paysager le long du ruisseau et la stabilisation des rives doivent se faire selon des procédés naturels.

18. Mise en valeur soutenue du pont

Le pont a déjà été amélioré par un éclairage spécial et la pose de clôtures. Sa mise en valeur soutenue revêt une importance cruciale.

19. Amélioration de l'aménagement paysager de l'espace libre

Le ruisseau Bilberry traverse un espace libre contigu à l'église. Le mur de soutènement s'est couvert de graffitis au

fil des ans. Un aménagement paysager embelli ferait de cet endroit un pôle d'attraction sur le boulevard Saint-Joseph.

20. L'église : pôle d'attraction

L'église occupe une place centrale dans le secteur. Son clocher est visible de presque partout et son emplacement près de l'espace libre et du ruisseau Bilberry en fait un carrefour culturel.

21. Aménagement à usages mixtes

Le secteur de la rue Edgar-Brault correspond à l'ancien village. La plupart des bâtiments se trouvent en bordure de l'emprise. C'est cette zone – particulièrement du côté nord – qui se prêterait le mieux au réaménagement. Des immeubles à usages mixtes, avec des commerces de détail au rez-de-chaussée, sont recommandés. Les quartiers résidentiels adjacents sont bien reliés au boulevard Saint-Joseph car les rues sont rapprochées et les îlots, relativement petits.

22. Paysage de rue du boulevard Saint-Joseph

L'aménagement uniforme du paysage de rue le long du boulevard contribuera à harmoniser le secteur en dépit du développement actuel très varié et disparate.

23. Point d'accès

Il importe d'intensifier l'aménagement à l'angle de la promenade Place d'Orléans

afin de mettre en valeur l'accès au secteur est de la ville. Un immeuble « tampon » rattaché au centre commercial Place d'Orléans pourrait être érigé de façon à faire ressortir l'angle nord-est du boulevard. Au fil des travaux de réaménagement, les divers édifices commerciaux existants pourraient faire l'objet d'une certaine densification.

24. *Meilleur aménagement paysager des terrains privés afin de les harmoniser avec le paysage de rue embelli*

À de nombreux endroits, la grande marge de recul avant des terrains permettrait un aménagement paysager s'harmonisant avec le paysage de rue embelli. Les propriétaires doivent être encouragés à aménager la façade de leur terrain de façon à mettre en valeur les améliorations apportées par la Ville.



Vue du boulevard Saint-Joseph en direction ouest, à l'angle de la rue Gabriel



Vue du boulevard Saint-Joseph en direction est, à l'angle du boulevard d'Orléans

3.5 Lignes directrices régissant l'aménagement urbain du domaine public

1. Emprise

L'emprise du boulevard Saint-Joseph ne devrait pas être élargie, car elle permet l'aménagement de deux voies de circulation dans chaque sens et le stationnement sur rue devant les commerces en dehors des heures de pointe.

La largeur de l'emprise le long du boulevard varie. Vers l'est, près de la rue Edgar-Brault, elle oscille entre 25 et 28 mètres, tandis qu'ailleurs, elle se situe entre 30 et 34 mètres. Le Plan directeur de l'ancienne Municipalité régionale fixait à 34 mètres la largeur de l'emprise du boulevard Saint-Joseph entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la promenade Place d'Orléans.

Par contraste, l'emprise d'artères urbaines de la ville, comme la rue Bank dans le quartier Glebe et le chemin de Montréal dans l'ancienne Ville de Vanier, était fixée à 23 mètres dans le Plan directeur de la Région.

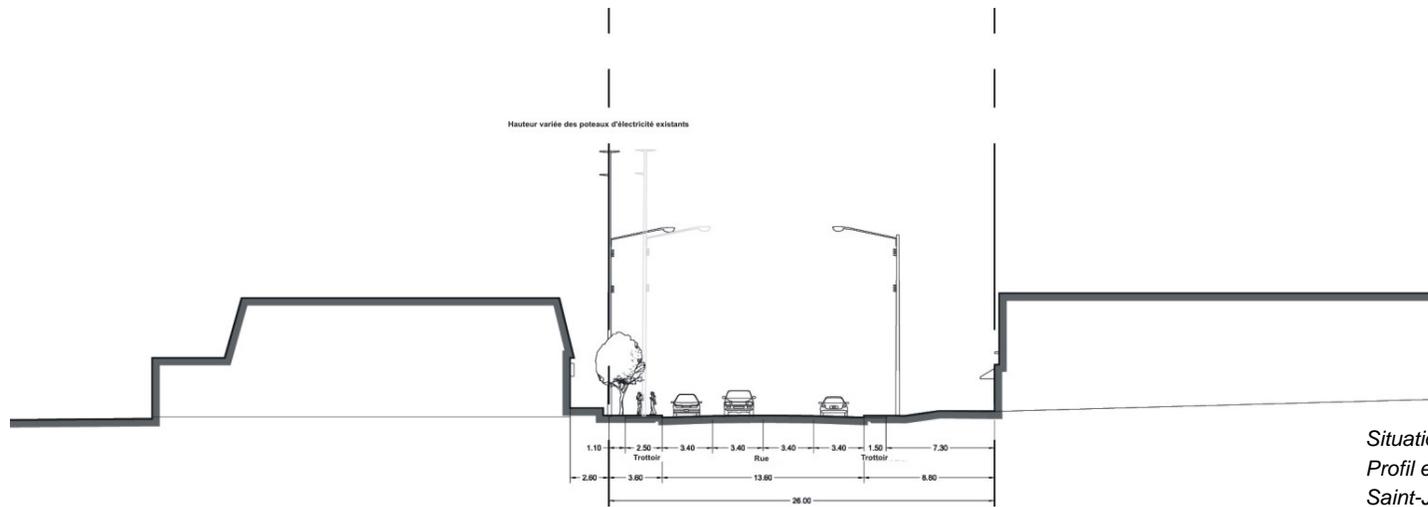
À mesure que se dérouleront le réaménagement et la densification, le boulevard Saint-Joseph devrait se transformer en artère urbaine. Il est donc recommandé de ne pas modifier l'emprise existante. On entend conserver les quatre voies actuelles et permettre le stationnement sur rue devant les commerces en dehors des heures de pointe. Les quatre voies pourront être aménagées à

l'intérieur des bordures existantes. Aux intersections, les accotements paysagés seraient supprimés afin de pouvoir ajouter une voie de virage à gauche au besoin.

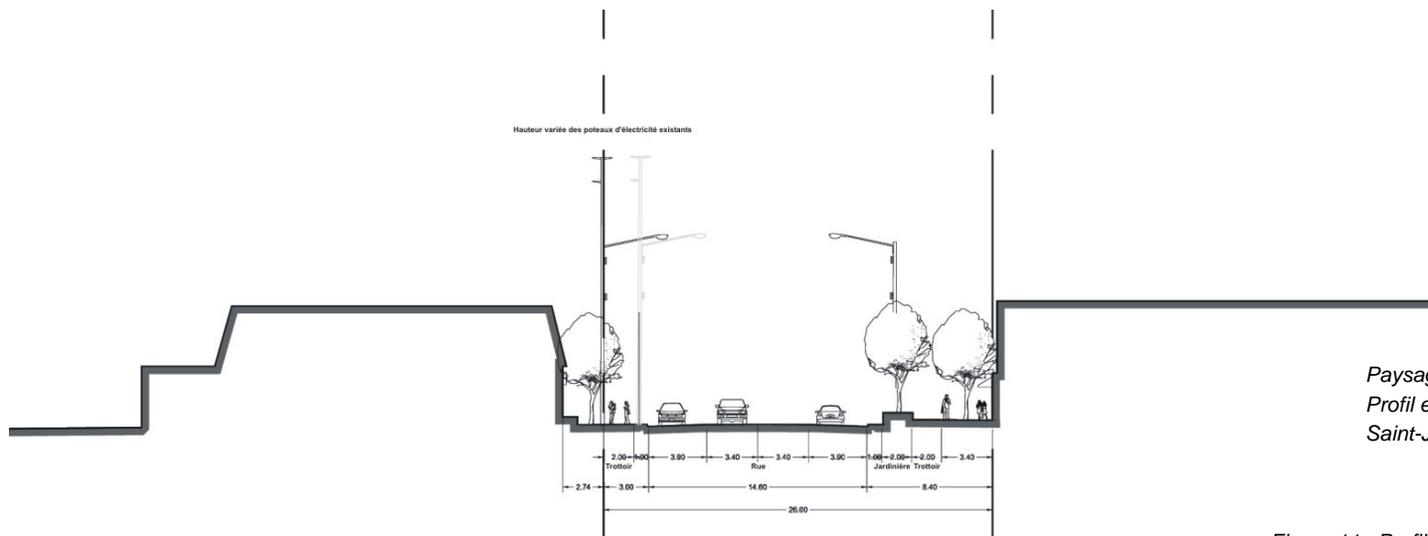
Les voies de circulation devraient aussi être conçues en fonction des cyclistes. Avec le temps, les conditions de la route évolueront et ressembleront davantage à celles du chemin de Montréal, en raison de la réduction des limites de vitesse et du ralentissement de la circulation causé par le stationnement sur rue.

Les profils en travers qui suivent montrent les conditions typiques d'emprises de 26 et de 32 mètres ainsi que la largeur reconfigurée des voies. À long terme, lorsque le boulevard sera entièrement refait, les bordures seront déplacées afin d'élargir les surfaces pavées à 15 mètres là où l'emprise est de 32 mètres et à 14,5 mètres là où elle mesure 26 mètres. La prochaine section du rapport décrit la distribution des éléments à l'extérieur des bordures.

Les figures 13 et 14 illustrent l'évolution du paysage de rue modifié.



*Situation actuelle –
 Profil en travers typique du boulevard
 Saint-Joseph près de la rue Edgar-Brault,
 avec emprise existante de 26 m*



*Paysage de rue initial –
 Profil en travers typique du boulevard
 Saint-Joseph près de la rue Edgar-Brault*

Figure 11 : Profil en travers, emprise de 26 m

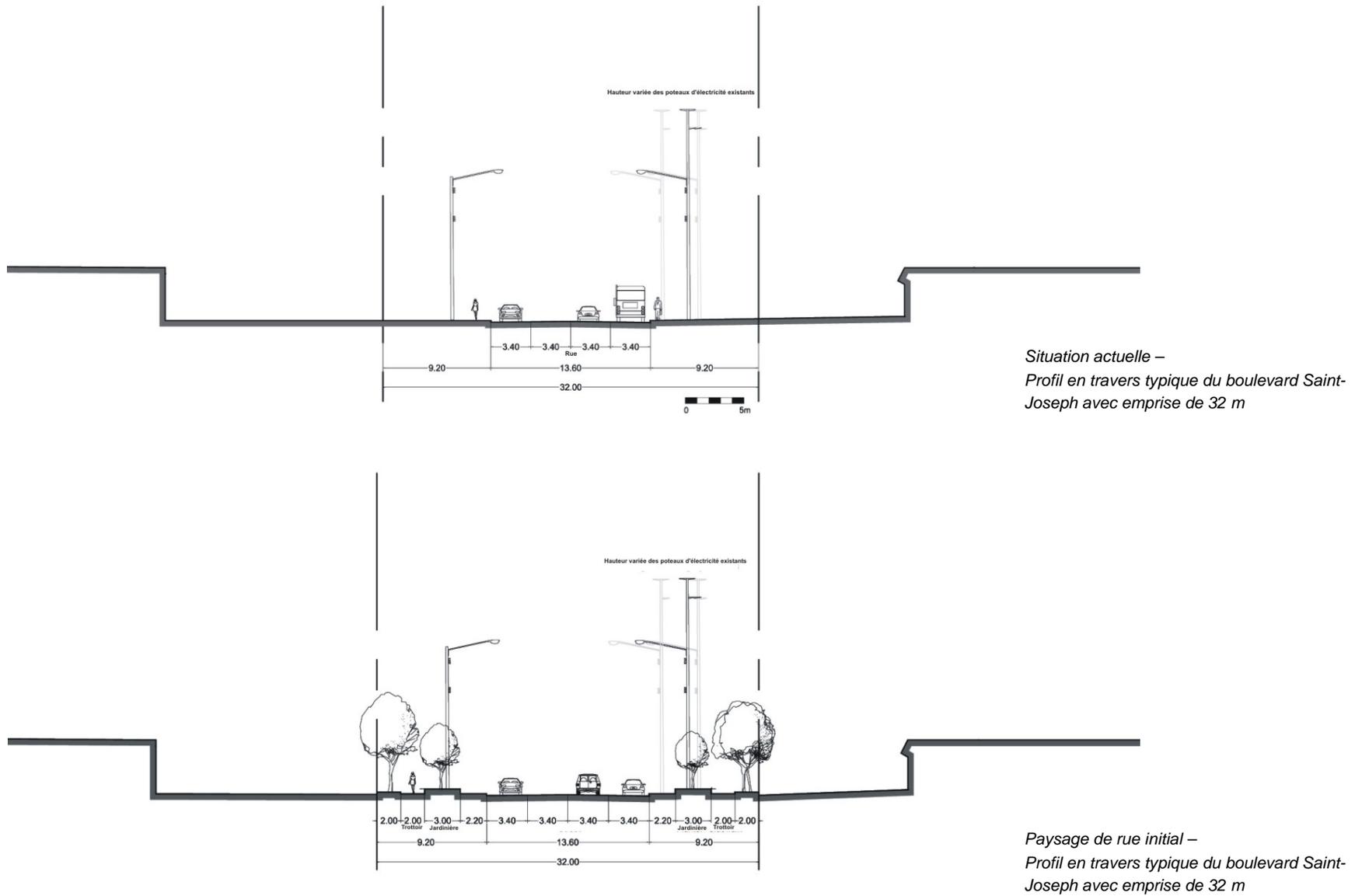
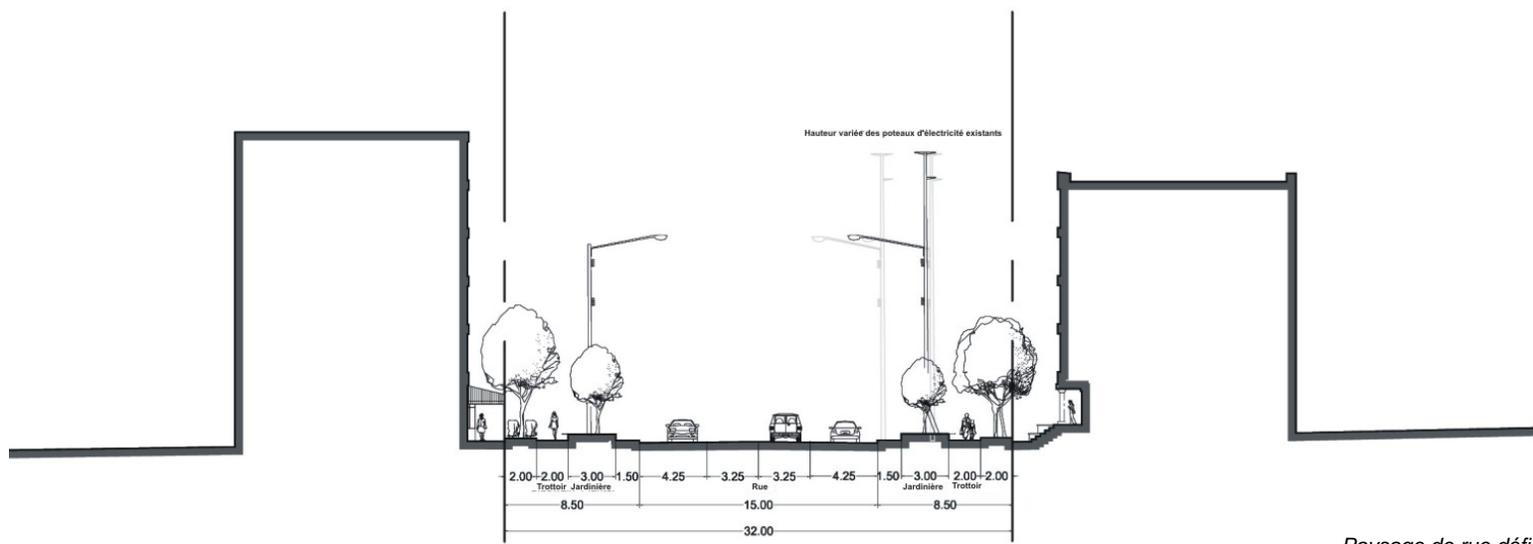


Figure 12 : Profil en travers, emprise de 32 m



*Paysage de rue définitif –
 Profil en travers typique du boulevard Saint-
 Joseph avec emprise de 32 m*

2. Zone piétonnière

Il faudrait aménager en bordure de route une vaste zone piétonnière avec trottoir continu et paysagement original

Le boulevard Saint-Joseph devrait être une grande avenue paysagée et la principale place publique de la communauté. Les trottoirs servent de voie de circulation aux piétons et constituent le plus important et le plus ample espace libre du secteur. Actuellement, les vastes superficies pavées qui s'étendent en continu d'un immeuble à l'autre sont très peu invitantes pour les piétons et rendent les lieux fort peu accueillants.

L'aménagement de l'emprise comprendrait une zone piétonnière large de 9,2 mètres entre la bordure de la route et celle de l'emprise. On y trouverait un trottoir, une plate-bande et des commodités pour piétons, comme des bancs et des abribus. À long terme, la largeur du pavé atteindra 15 mètres, ce qui réduira à 8,5 mètres celle de la zone piétonnière.

La caractéristique la plus importante d'une zone piétonnière est la continuité : trottoirs alignés et à surface plane, sans obstructions ni interruptions dangereuses; murs et autres parois continus; matériaux uniformes.

L'espace piétonnier envisagé pour le boulevard Saint-Joseph comporterait :

- une marge de recul jusqu'à la plate-bande;

- une plate-bande surélevée large de 3 mètres;
- un trottoir large de 2 mètres et bordé d'arbres de chaque côté;
- un accotement avec arbres en bordure de l'emprise.

L'objectif est de créer un passage large et bien défini pour les piétons, sans obstacles et séparé de la circulation par la plate-bande et les arbres.

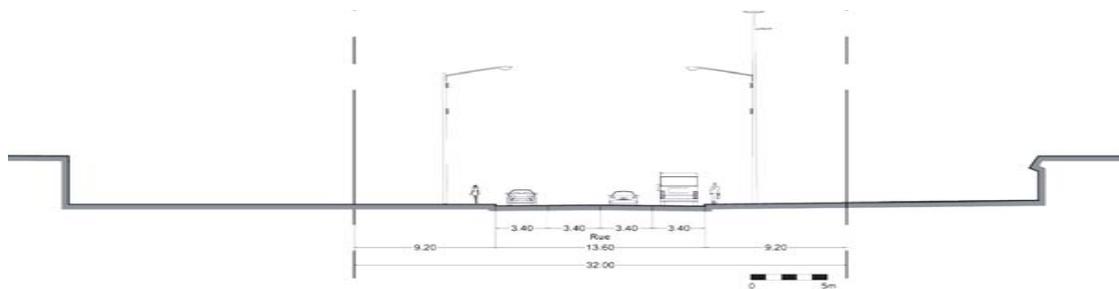
Les pages suivantes contiennent des profils en travers illustrant la situation actuelle de l'emprise de 32 mètres et de celle de 26 mètres à la rue Edgar-Brault. Elles présentent également le paysage de rue envisagé pour toute la longueur du boulevard, en tenant compte de la présence des câbles aériens et des poteaux d'électricité.

Les profils en travers montrent également comment le paysage de rue initial sera adapté à l'aménagement entrepris graduellement par le secteur privé.

La situation actuelle en ce qui concerne les droits de propriété, l'emplacement du stationnement hors rue et les services souterrains varie considérablement le long du couloir. La conception détaillée devra se faire à partir d'une carte élémentaire du territoire arpenté afin de fixer l'emplacement exact des éléments en surface et souterrains. Ces lignes directrices serviront à élaborer un plan détaillé pour le paysage de rue du boulevard Saint-Joseph.

La marge de recul et la largeur de la plate-bande, la largeur du trottoir et celle de l'accotement gazonné pourraient varier le long du couloir. Ces variantes seront ajustées en fonction de la situation particulière de chaque îlot.

Les figures 13 et 14 illustrent l'évolution du paysage de rue modifié.



Situation actuelle :

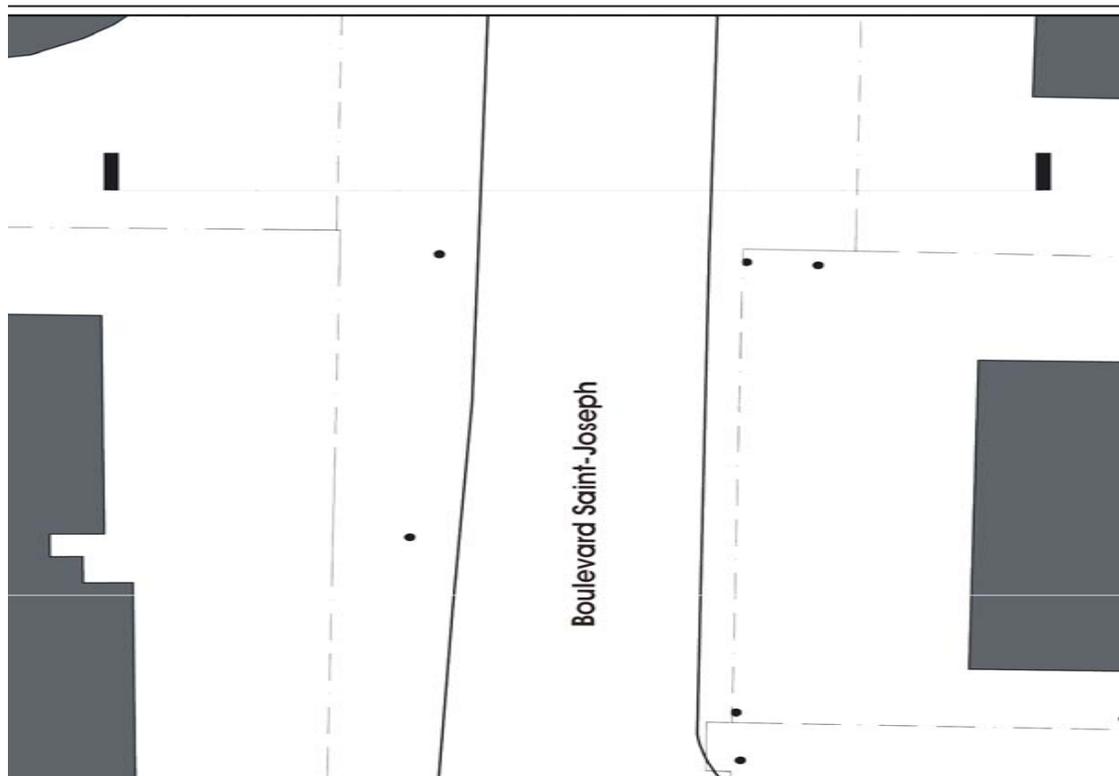
- trottoir en bordure de route
- pas d'arbres
- pas de zone tampon entre le stationnement devant l'immeuble et le trottoir

Paysage de rue initial :

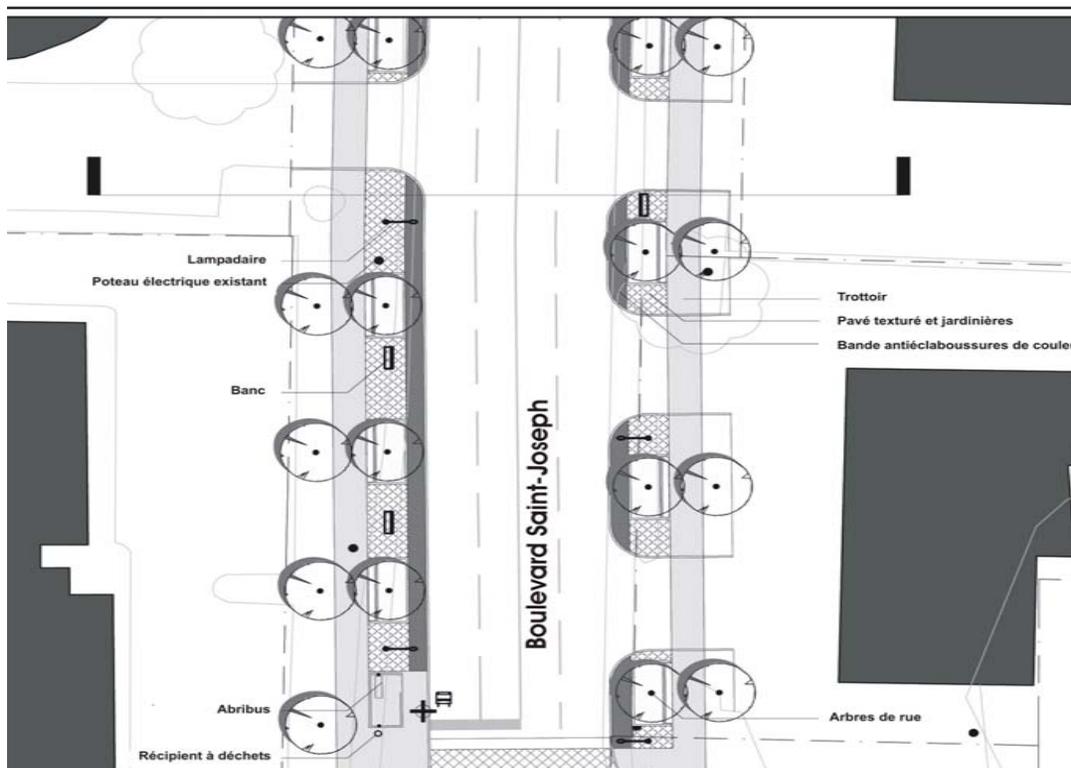
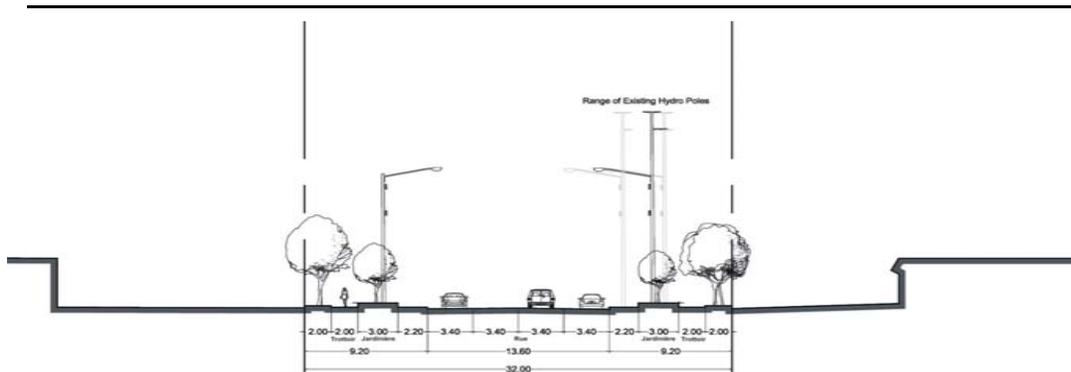
- jardinières surélevées, avec arbres et arbrisseaux
- trottoir bien défini
- trottoir bordé d'arbres des deux côtés
- pavé texturé définissant une zone de commodités comprenant des bancs, de nouveaux lampadaires pour piétons, des récipients à déchets et des abribus
- passages pour piétons en pavé distinctif

Paysage de rue définitif :

- nouveaux édifices en bordure de l'emprise
- zone piétonnière entièrement à revêtement dur
- arbres munis de grilles en bordure de l'emprise, comme on le voit dans les environnements urbains typiques
- élargissement du pavé
- rétrécissement de la marge de recul des jardinières surélevées

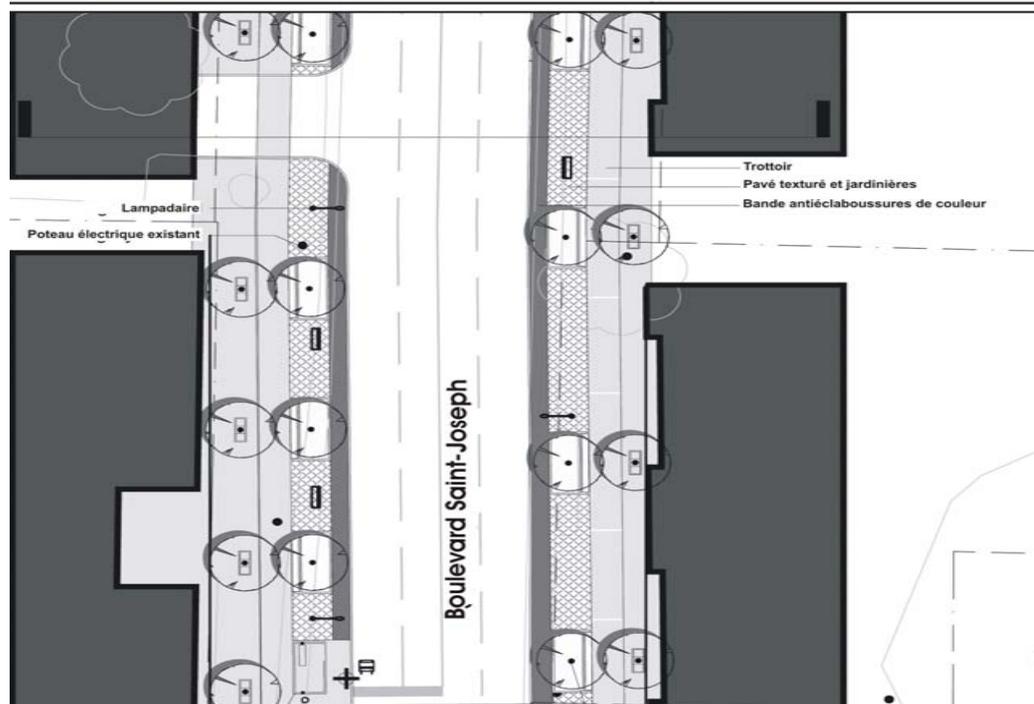
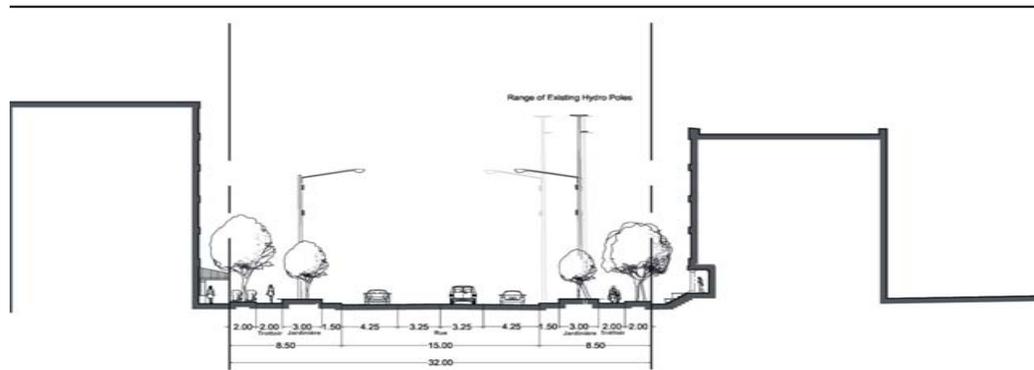


Emprise de 32 m existante

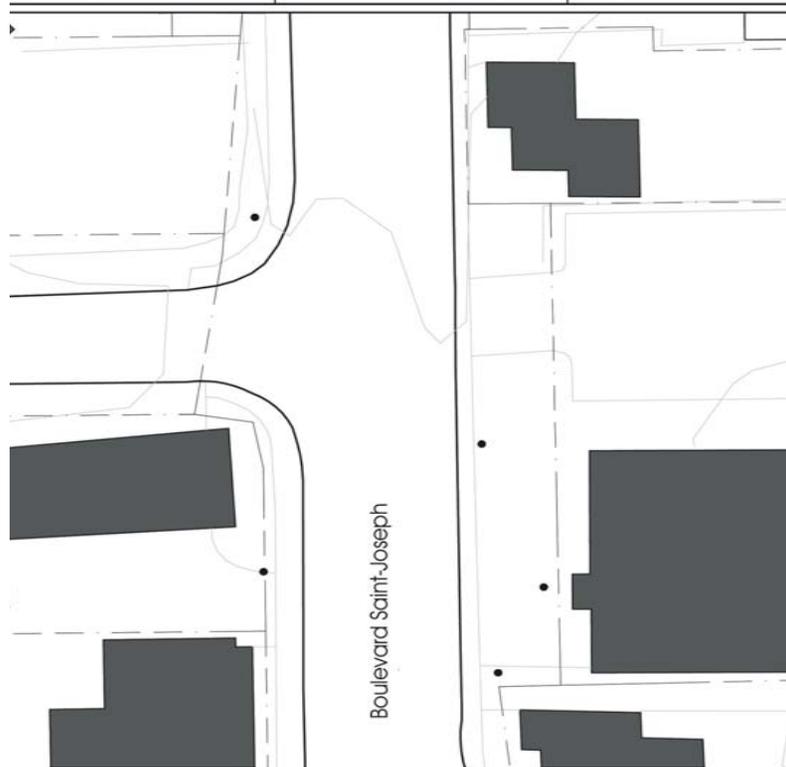
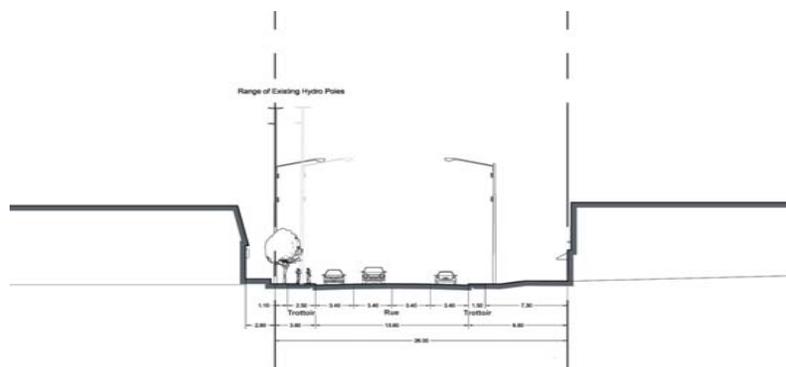


Paysage de rue initial proposé pour l'emprise de 32 m

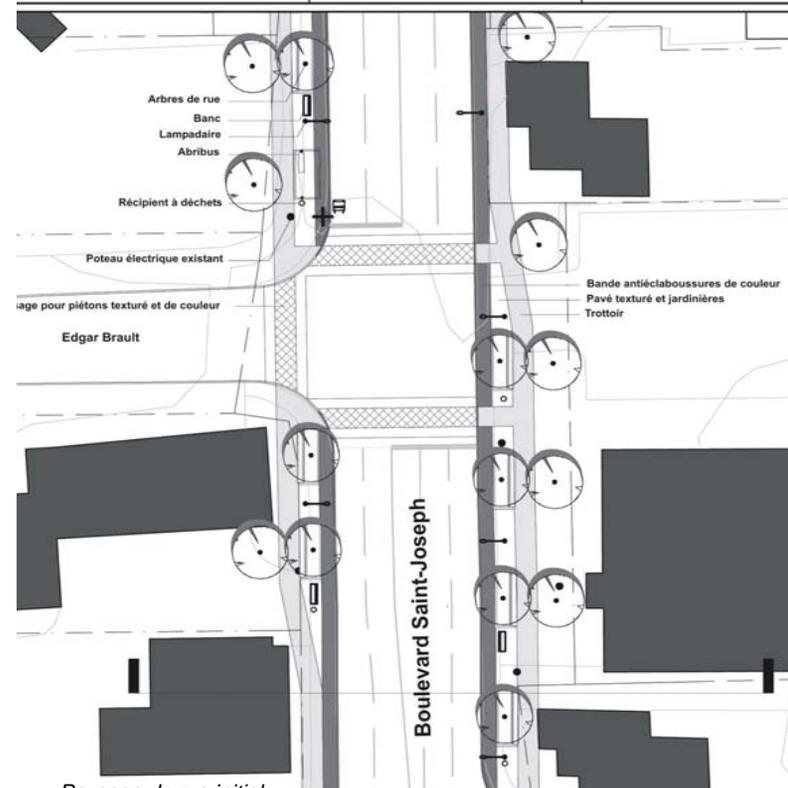
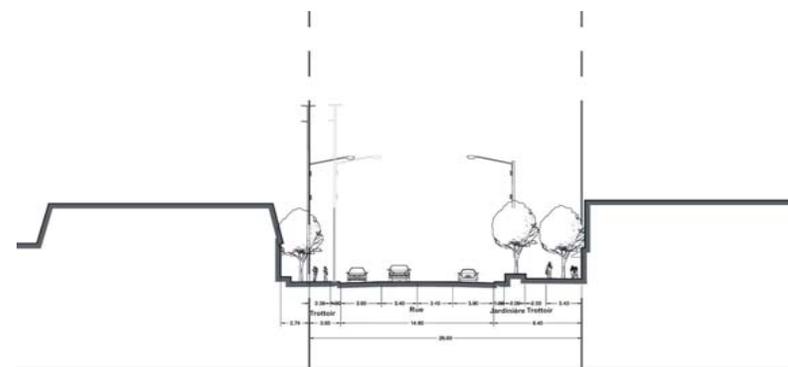
Figure 13 : Modification graduelle de l'emprise de 32 m



Payasage de rue définitif proposé pour l'emprise de 32 m, avec réaménagement par le secteur privé



Emprise existante de 26 m



Paysage de rue initial

Figure 14 Modification graduelle de l'emprise de 26 m



Avenue Michigan, à Chicago



Rue Saint-George, à Toronto



Arbres plantés en continu avec finition en pavé

3. Arbres de rue

Il faudrait planter des arbres des deux côtés du boulevard Saint-Joseph dans une plate-bande légèrement surélevée

L'aménagement coordonné des terrains le long du couloir est un objectif à long terme. À court terme, on vise à renouveler l'image du boulevard Saint-Joseph en prenant des mesures graduées. Un programme détaillé de plantation d'arbres dans l'emprise doit faire partie des premières démarches essentielles.

La plantation harmonisée d'arbres en bordure de la rue, complétée par la présence d'autres éléments réguliers comme des lampadaires, définirait les limites de la voie sans dissimuler les façades des commerces et des autres immeubles.

Les arbres devraient être plantés dans des plates-bandes continues plutôt que dans des fosses individuelles, ce qui permettrait de les regrouper.

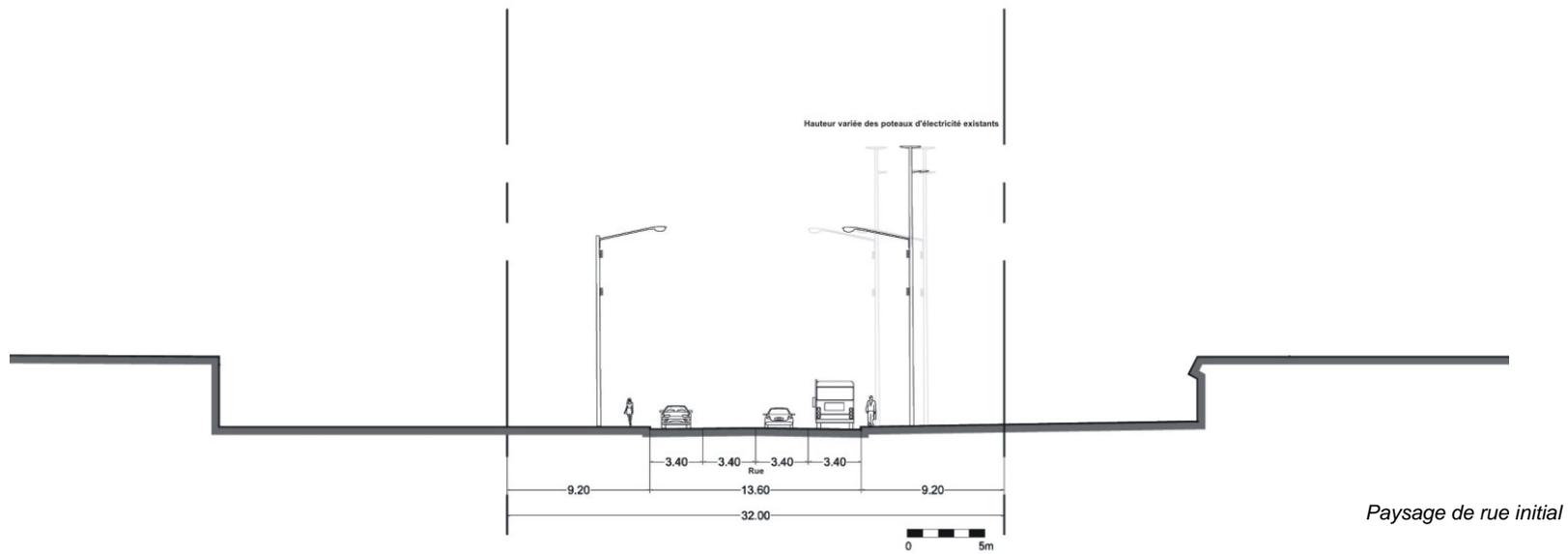
Des plates-bandes légèrement surélevées se prêteraient bien à ce type d'aménagement paysager. On pourrait planter plusieurs arbres et des espèces couvre-sol dans des plates-bandes ouvertes entourées d'une bordure ou d'un muret afin de boucher la vue sur les aires de stationnement. Les plates-bandes pourraient contenir également des cailloux, des fleurs vivaces et annuelles ainsi que des arbrisseaux. L'objectif est de garder le sous-étage intéressant à longueur d'année.

Lorsqu'il y a une marge de recul, une deuxième allée d'arbres est recommandée, près du bord de l'emprise, à l'intérieur de celle-ci ou sur les terrains privés.

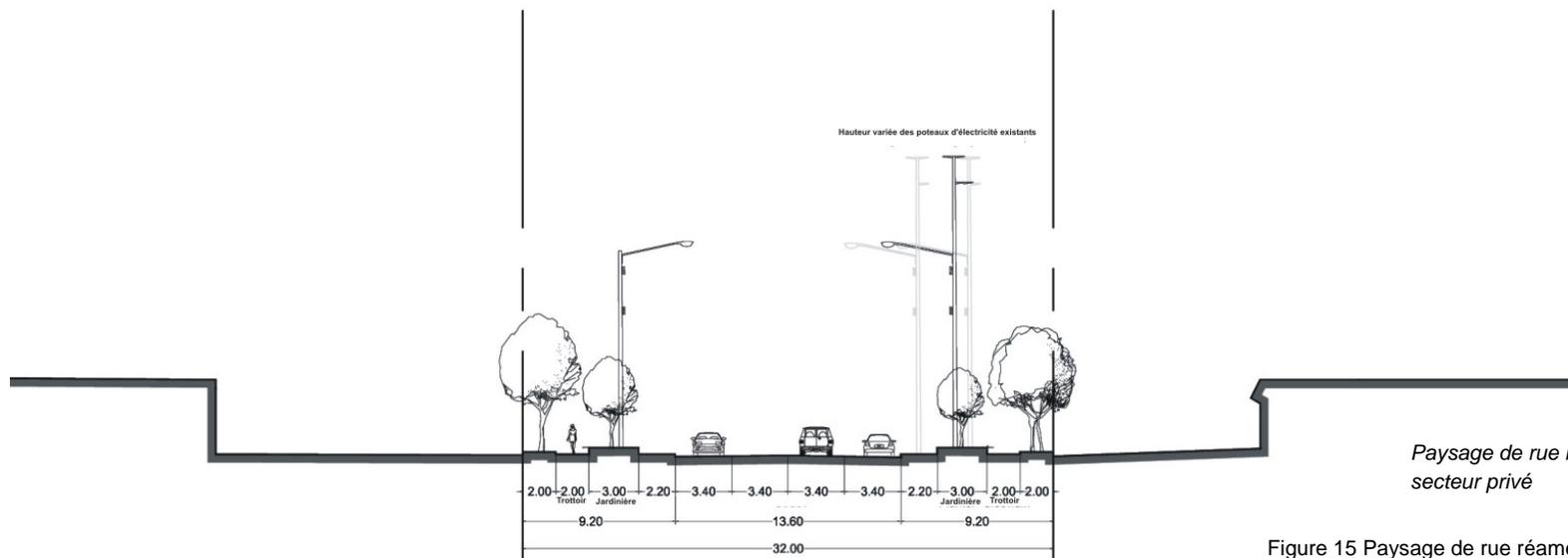
Le paysage de rue sera relativement uniforme sur l'ensemble du couloir, de façon à harmoniser l'apparence des lieux en dépit de l'aménagement très diversifié et de la largeur variable de l'emprise.

Le profil en travers suivant montre qu'au départ, les arbres seront plantés dans des jardinières basses en retrait de la bordure. La deuxième allée d'arbres au bord de l'emprise sera plantée dans un accotement gazonné et devra s'harmoniser avec l'aménagement paysager des aires de stationnement adjacentes.

À mesure que le réaménagement s'intensifiera, l'accotement gazonné sera pavé et des grilles d'arbres seront aménagées afin d'urbaniser le boulevard davantage.

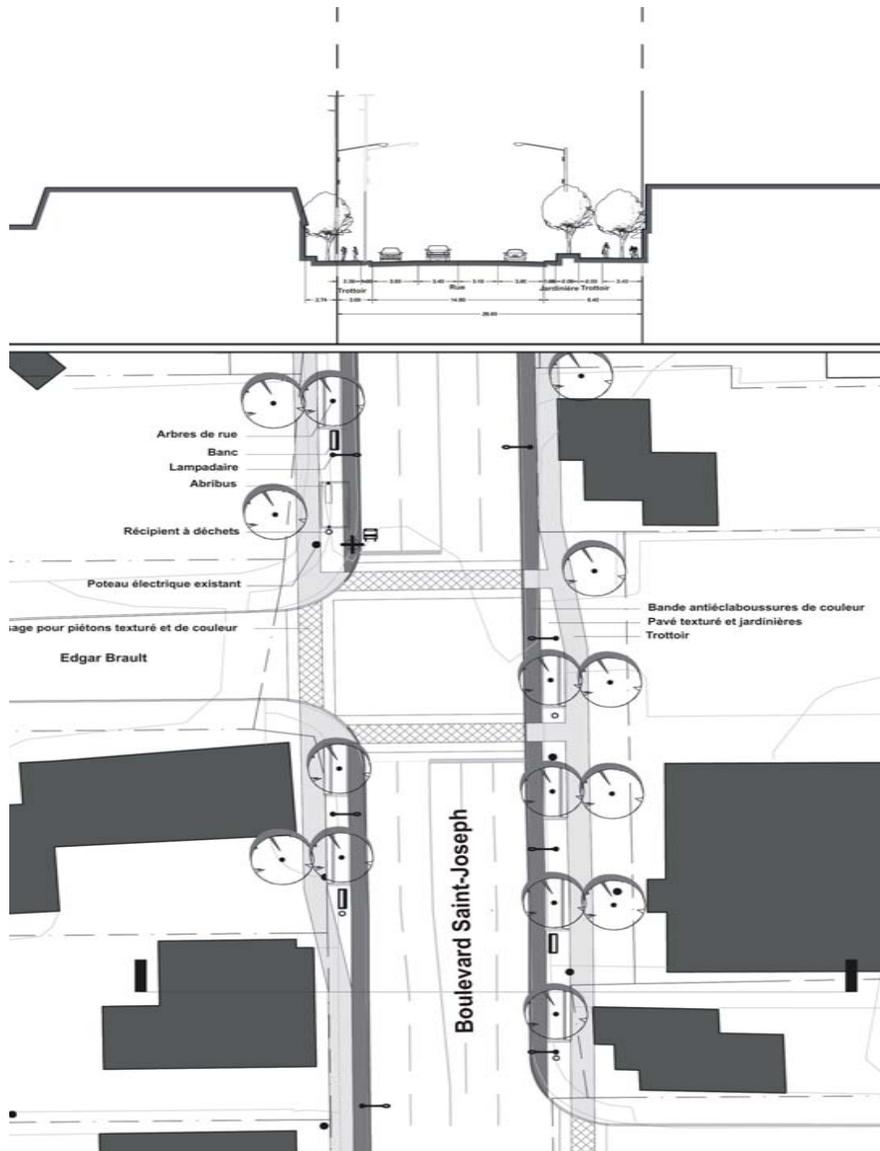


Paysage de rue initial



Paysage de rue réaménagé par le secteur privé

Figure 15 Paysage de rue réaménagé, emprise de 32 m



Vue du boulevard Saint-Joseph en direction ouest, à la rue Edgar-Brault. Les voies sont élargies afin de permettre la circulation des cyclistes et des véhicules. De nouvelles jardinières surélevées sont placées à 1,5 m en retrait de la bordure et contiennent des arbres et des espèces vivaces. Elles sont longées par un trottoir texturé bien défini, dans une zone piétonnière munie de nouveaux lampadaires pour piétons, de bancs, de récipients à déchets et d'abribus. Les poteaux et câbles électriques existants sont intégrés au nouveau paysage de rue.

Plan du boulevard Saint-Joseph avec paysage de rue réaménagé



Vue du boulevard Saint-Joseph en direction ouest, à la rue Edgar-Brault



Vue du boulevard Saint-Joseph avec le nouvel aménagement proposé

Figure 16 Photomontage simulant le nouveau paysage de rue à l'angle de la rue Edgar-Brault



Mobilier coordonné à un arrêt d'autobus

4. Mobilier et autres commodités

Le mobilier du boulevard devrait contenir des éléments harmonisés, comme des lampadaires, des abribus et des bancs.

L'aménagement du boulevard Saint-Joseph devrait comporter des caractéristiques particulières qui donneront au secteur son cachet, comme des lampadaires pour piétons, des drapeaux, des bannières, des kiosques d'information, des abribus, des distributrices de journaux, des récipients à déchets, des supports à bicyclettes et des bancs. Ces éléments d'infrastructure contribueront à faire du boulevard un pôle d'attraction et un espace public.

Il est recommandé d'inclure du mobilier urbain et des commodités dans les plans d'aménagement afin de structurer l'aire publique.

De nouveaux lampadaires pour piétons éclaireraient les trottoirs et rendraient ainsi la rue plus sécuritaire et agréable. On pourrait en grouper certains à des endroits particuliers, comme les arrêts d'autobus.

De nombreux centres-villes se distinguent par leur mobilier et leurs commodités uniques. Le mobilier est choisi en fonction des matériaux utilisés pour le reste de l'aménagement. Par exemple, des lampadaires, des abribus, des bancs et des récipients à déchets formant un ensemble aident à harmoniser l'apparence du secteur.



Bronte, en Ontario



Toronto



Toronto



Santa Monica



*Mobilier et lampadaires à Yorkville,
Toronto*





Arrêts d'autobus sur le boulevard
Saint-Joseph

5. Transport en commun

Un service de transport en commun efficace est essentiel au réaménagement à long terme du boulevard Saint-Joseph. Les arrêts d'autobus devraient être conçus comme des lieux d'intérêt qui doivent être mis en valeur.

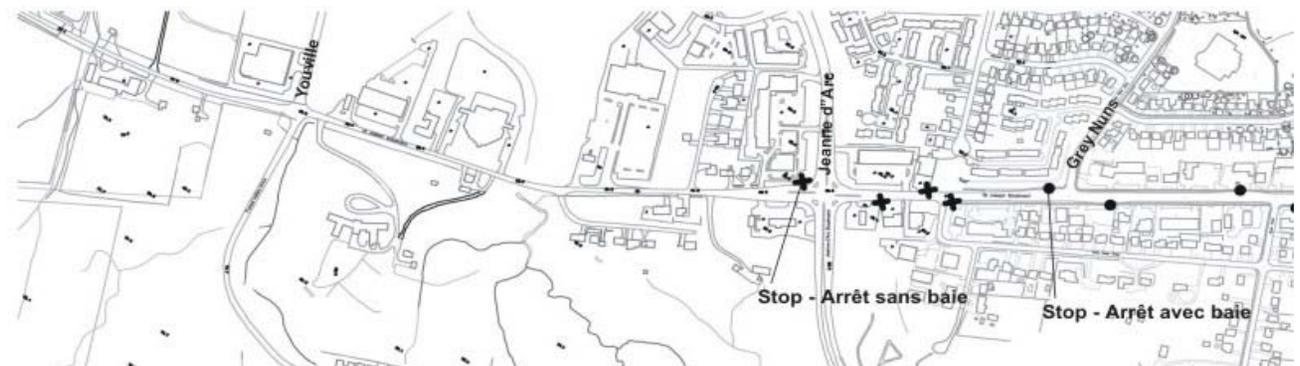
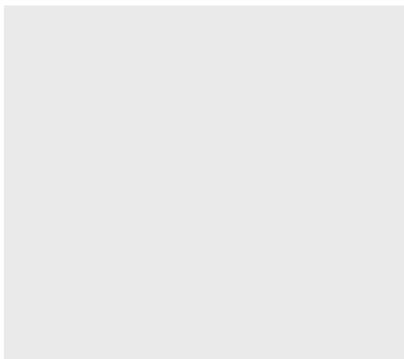
Plusieurs circuits d'autobus empruntent le boulevard Saint-Joseph, où sont aménagés 20 arrêts sur le tronçon de 3,5 km à l'étude.

La Ville d'Ottawa a autorisé l'enlèvement des baies aux arrêts d'autobus sur les artères principales, où les autobus ont de la difficulté à s'intégrer dans la circulation dense. Il est recommandé que soient enlevées les neuf baies sur le boulevard Saint-Joseph.

Les arrêts d'autobus actuels sont purement utilitaires. Bancs, récipients à déchets et panneaux-réclame sont intégrés en un seul module sans attrait. On pourrait profiter des arrêts d'autobus pour munir l'espace public de

nouvelles commodités conçues sur mesure, comme des abribus, des bancs élégants et confortables, des récipients à déchets et des lampadaires spéciaux pour piétons.

Les commodités en question devraient s'harmoniser au paysage de rue du boulevard. Les principaux arrêts d'autobus doivent être ombragés, et tous les arrêts doivent être d'accès facile et dépourvus d'obstacles pour monter à bord des autobus et en descendre.





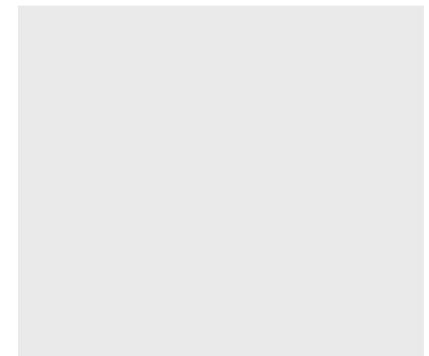
Arrêt d'autobus à Salt Lake City



Arrêt d'autobus à Toronto



Nouvel arrêt d'autobus à Toronto





*Passage piétonnier en béton,
centre-ville d'Ottawa*

6. Passages pour piétons

Il faudrait améliorer les passages pour piétons sur le boulevard Saint-Joseph et sur les autres artères et rues collectrices principales.

Entre le boulevard Jeanne-d'Arc et la promenade Place d'Orléans, on compte sur le boulevard Saint-Joseph six intersections avec feux de circulation et huit intersections avec panneaux d'arrêt. Les intersections avec feux sont munies de passages pour piétons dans tous les sens, tandis qu'aux autres intersections, les passages piétonniers traversent les rues secondaires seulement. Il n'y a pas de passage pour piétons entre les intersections.

Dans la partie est du secteur à l'étude, des intersections avec feux se succèdent tous les 250 à 300 mètres et permettent aux piétons de traverser la voie en sécurité. Plus à l'ouest, il n'existe pas de passage piétonnier proprement dit entre le boulevard Jeanne-d'Arc et le boulevard d'Orléans. Il est recommandé d'en aménager au chemin Boyer et à la promenade Grey Nuns.

Les passages piétonniers devraient être aménagés à intervalles réguliers et mis en évidence à l'aide d'un pavé spécial comme du béton.

7. Affichage

Les adresses des grands établissements commerciaux devraient être intégrées à l'emprise publique de façon uniforme le long du boulevard Saint-Joseph.

L'amélioration de l'emprise sera axée sur l'aménagement paysager et sur les commodités publiques. Des groupes d'arbres de rue seront plantés dans l'emprise, et le trottoir, d'une largeur unique, sera continu et fait de matériaux uniformes. Les adresses d'immeubles doivent aussi être harmonisées pour faciliter l'orientation des visiteurs.

Il est proposé d'incorporer aux nouvelles plates-bandes des endroits pour les adresses. Situées entre le feuillage des arbres et le trottoir, elles seront dans le champ de vision des automobilistes.

Il est recommandé de maintenir le moratoire sur les panneaux-réclames et les enseignes portatives.

Les enseignes sur socle doivent être harmonisées avec l'aménagement du boulevard.



Adresse incorporée à une plate-bande – Proposition pour le boulevard Saint-Joseph

8. Points d'accès

Des entrées aménagées devraient identifier le couloir et en définir les limites.

Le boulevard Saint-Joseph est croisé par cinq grands « points d'accès » :

- la promenade Place d'Orléans
- le ruisseau Bilberry
- le boulevard d'Orléans
- le boulevard Jeanne-d'Arc
- la promenade Youville

lesquels constituent des points d'accès au secteur depuis l'est et l'ouest, que ce soit à partir de grandes artères ou d'éléments naturels.

Au nord et au sud du boulevard, le ruisseau Bilberry devrait être remis en état par une conception et un aménagement paysager naturels. L'espace libre contigu à l'église, au nord du boulevard, constitue un raccordement important et devrait faire l'objet d'une

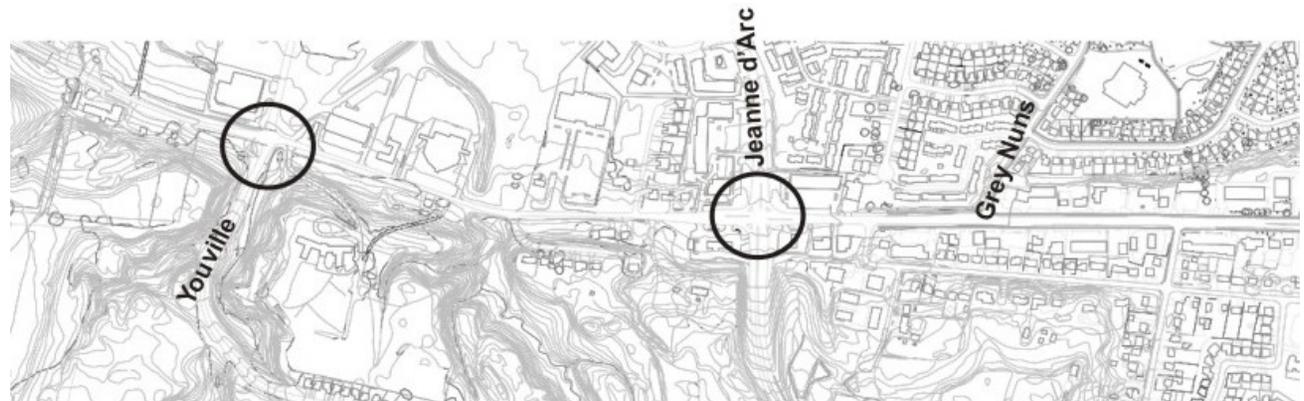
plantation intense.

Les entrées aux promenades Place d'Orléans et Youville devraient être mises en valeur par un aménagement paysager poussé. De nombreux projets semblables ont donné d'excellents résultats à Ottawa, surtout sur des promenades traversant d'importantes artères, comme la promenade Vanier et la promenade de l'Aviation, à l'angle du chemin de Montréal.

Les entrées des boulevards d'Orléans et Jeanne-d'Arc seront définies par de nouvelles constructions urbanisant davantage le couloir. Les immeubles devraient être placés près de l'emprise afin de bien cerner la voie. Ils devraient compter plus de deux étages et il faudrait éviter que leurs aires de stationnement dominant le paysage de rue.

Les points d'accès est et ouest, aux promenades Place d'Orléans et Youville, devraient être aménagés en priorité.

Figure 17 : Emplacement des points d'accès

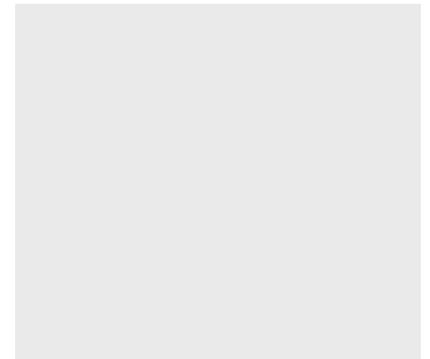
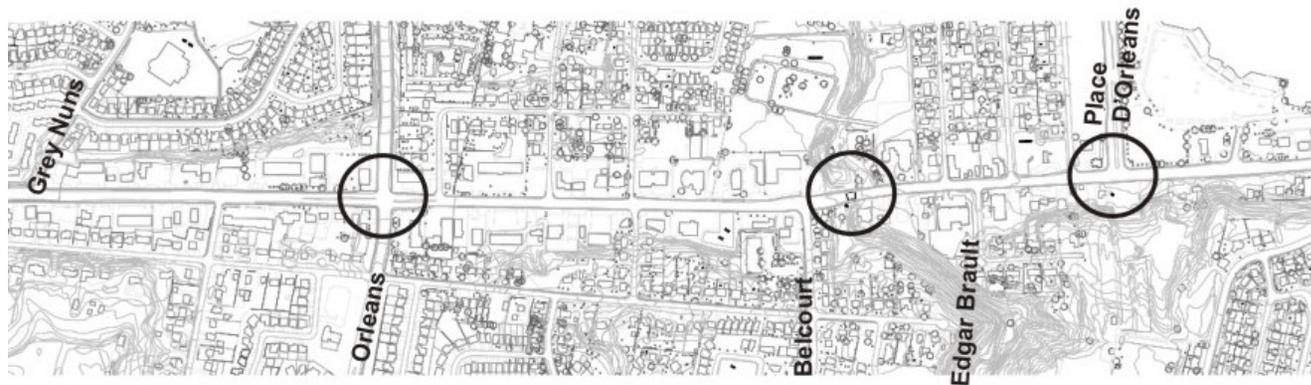




Intersection du chemin de Montréal et de la promenade Vanier



Oak Park, à Oakville





Immeuble résidentiel et de bureaux, centre-ville d'Aurora



Logements à densité moyenne près de l'avenue Bronson, à Ottawa

3.6 Lignes directrices régissant l'aménagement des terrains privés

Des lignes directrices concernant l'aménagement des terrains privés peuvent être mises en œuvre par l'entremise de divers outils prévus par la *Loi sur l'aménagement du territoire*, notamment :

- le Plan officiel;
- les règlements de zonage;
- les plans d'implantation.

Les objectifs contenus dans ce rapport pourraient être intégrés au Plan officiel et aux règlements de zonage sous la forme proposée en annexe.

1. Utilisation permise des sols

Encourager la diversification des usages de façon à favoriser le transport en commun et à créer un environnement agréable et attrayant pour les piétons

La stratégie proposée permettrait l'utilisation inconditionnelle et très diversifiée des sols. Ces usages seraient compatibles et reposeraient sur un aménagement urbain soigné et ponctuel. Il ne serait donc pas nécessaire de séparer les terrains en zones distinctes.

Les immeubles à usages uniques et multiples seraient permis, notamment dans les catégories suivantes :

- maisons en rangée : de rue, d'îlot ou superposées;

- appartements;
- logements adaptés (maisons en rangée ou appartements), dont les logements subventionnés, les foyers de groupe, les hospices, les refuges, les maisons de soins infirmiers et les résidences pour personnes âgées;
- commerces de détail, établissements de services personnels et restaurants;
- stations-service et ateliers de réparation d'automobiles;
- bureaux de tout genre;
- centres communautaires et récréatifs;
- établissements institutionnels et gouvernementaux;
- centres culturels et de spectacles;
- centres de congrès et hôtels;
- services publics, parcs de stationnement en élévation, terrains de stationnement extérieurs et parcs et espaces ouverts de tout genre.

Quels que soient les usages permis, l'entreposage extérieur sera formellement interdit.

2. Lignes directrices en matière de construction

Promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès

La stratégie vise à promouvoir des constructions de qualité qui, ensemble, formeront le paysage d'une grande rue pourvue d'excellentes commodités pour piétons.

- La superficie des rez-de-chaussée sera utilisée au maximum et la hauteur des édifices sera établie de manière à assurer le bien-être des piétons.
- Les bâtiments-repères ainsi que les immeubles à haute densité et les édifices les plus élevés devront être situés à l'intérieur des « entrées urbaines », qui seront mises en valeur par d'autres constructions ou par un aménagement paysager.
- Tous les nouveaux édifices jouxtant le boulevard Saint-Joseph donneront sur la rue de façon à la mettre en valeur et formeront une façade continue en bordure de l'emprise. Les fenêtres donneront aussi sur la rue et les entrées seront aménagées de façon à permettre l'accès depuis la zone piétonnière adjacente au pavé. La

façade des immeubles sur terrain d'angle se prolongera sur les deux rues. Les murs aveugles seront à éviter.

- Les bureaux, les commerces de détail, les centres de services personnels et les restaurants devront occuper les rez-de-chaussée et se rattacher visiblement à la zone piétonnière paysagée. Il en ira de même pour les immeubles à usages mixtes, sauf pour les bureaux, qui occuperont, avec les logements, les étages supérieurs. Dans les édifices avec unités résidentielles au niveau de la rue, le rez-de-chaussée sera légèrement élevé (maximum de un mètre) et en retrait (de trois à six mètres) de la zone piétonnière afin de créer un espace de sécurité semi privé.
- Les auvents et autres protections contre les intempéries couvrant les entrées et la zone piétonnière seront adjacents aux façades des commerces de détail et de services personnels et des restaurants. Lorsque la marge de recul depuis la façade d'un terrain privé sera en revêtement dur, l'auvent pourra l'occuper.
- Les zones de chargement et les aires de stationnement ne doivent pas

jouxter le boulevard Saint-Joseph ni être visibles depuis l'artère.



Immeuble donnant sur deux rues, à Portland (Oregon)



Façades créant une impression de « grande rue », à Portland (Oregon)



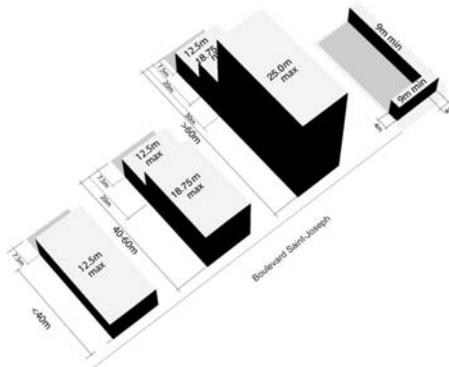
Restaurants au niveau de la rue avec terrasses visiblement rattachées à la rue, secteur Cornell à Markham

3. Lignes directrices relatives à la hauteur

Promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès

La hauteur des immeubles est un critère de compatibilité important et un incitatif au réaménagement. Actuellement, les restrictions relatives à la hauteur dans le règlement sur le zonage ne sont pas exagérées : elles oscillent entre 10,7 et 48 mètres. Fait intéressant, seulement quelques édifices atteignent ces hauteurs, probablement en raison de restrictions en matière de densité ou d'exigences relatives au stationnement.

Dans le couloir du boulevard Saint-Joseph, la hauteur est fonction de la proximité des lotissements résidentiels à faible densité. En principe, il est possible de construire sur tout terrain situé dans le secteur à l'étude un bâtiment haut de 10,7 mètres. Il est proposé de faire passer à 12,5 mètres la hauteur réglementaire pour que des immeubles à quatre étages puissent y être érigés.



Voici les nouvelles règles proposées en matière de hauteur :

- Sur les terrains profonds de 40 mètres ou moins pourront être construits des bâtiments d'une hauteur maximale de 12,5 mètres.

- Sur les terrains ayant une profondeur de 41 à 60 mètres pourront être construits des bâtiments d'une hauteur maximale de 12,5 mètres si leur marge de recul arrière oscille entre 7,5 et 20 mètres, et de 18,75 mètres s'ils sont situés entre la ligne avant et 20 mètres de la ligne arrière du terrain.
- Sur les terrains profonds de plus de 60 mètres pourront être construits des bâtiments d'une hauteur maximale de 12,5 mètres si leur marge de recul arrière oscille entre 7,5 et 20 mètres, de 18,75 mètres si cette marge varie entre 20 et 30 mètres et de 25 mètres si les bâtiments sont situés entre la ligne avant et 30 mètres de la ligne arrière du terrain.

En outre, les immeubles érigés sur les parcelles d'angle situées à l'intérieur des points d'accès définis devront avoir au moins 9 mètres de hauteur et être aménagés entre 0 et 4 mètres ou moins de la ligne avant et des marges latérales extérieures du terrain (toute marge jouxtant l'emprise d'une voie publique).



Paysage de rue proposé



Figure 18 – Photomontage simulant le réaménagement par le secteur privé

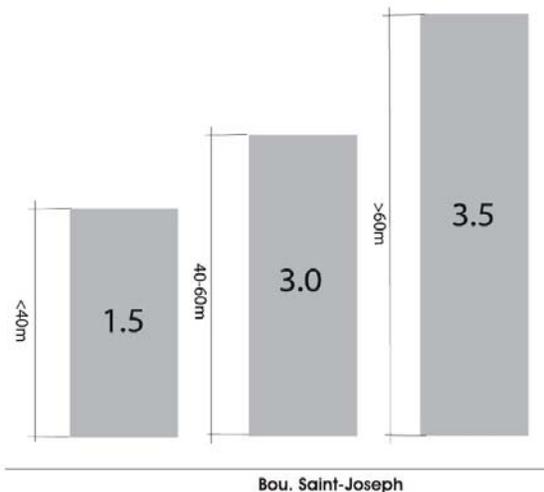
4. Lignes directrices en matière de densité

Encourager la densification de façon à favoriser le transport en commun et à créer un environnement agréable et attrayant pour les piétons

La densité se mesure normalement par le coefficient d'occupation des sols (COS – la surface hors œuvre divisée par la superficie du terrain) ou par le nombre d'unités résidentielles par hectare. La densité permise dans le couloir du boulevard Saint-Joseph est plutôt faible, ce qui nuit considérablement au réaménagement.

Il est suggéré d'exprimer la densité uniquement par le COS, qui s'applique mieux aux constructions urbaines. En outre, les règles suivantes en matière de densité sont proposées :

- pour les terrains d'une profondeur moyenne inférieure à 40 mètres : COS de 1,5;
- pour les terrains d'une profondeur moyenne variant entre 40 et 60 mètres : COS de 3;
- pour les terrains d'une profondeur moyenne supérieure à 60 mètres : COS de 3,5.



5. Lignes directrices relatives aux dimensions et à la façade des terrains

Préconiser un réaménagement adéquat tout en respectant des limites financières réalistes

Les dimensions et les façades des terrains du couloir du boulevard Saint-Joseph varient considérablement. Les grands terrains comportant de larges façades sont plus faciles à réaménager car ils offrent plus de souplesse. Les petits terrains posent plus de difficultés et devront être fusionnés dans certains cas. La profondeur des terrains a déjà été étudiée dans les sections portant sur la hauteur et la densité.

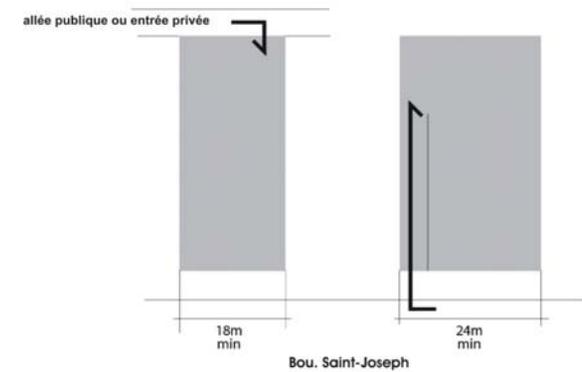
En outre, comme on envisage un aménagement en bordure de rue avec stationnement derrière les immeubles, la façade des terrains est particulièrement importante, surtout si l'on tient compte de la nécessité de permettre l'accès des véhicules aux aires de stationnement à l'arrière des bâtiments. D'après notre analyse, un réaménagement d'envergure nécessitera des façades de terrain d'au moins 24 mètres de large, sauf lorsque l'accès des véhicules pourra se faire à partir des marges latérales extérieures ou d'une allée arrière (dans ces cas, une façade de 18 mètres serait suffisante). Les façades minimales suivantes sont recommandées :

- 18 mètres lorsque l'accès des véhicules à l'arrière du terrain se fait depuis une allée

publique, une entrée privée ou une marge latérale extérieure;

- 24 mètres lorsque l'accès à l'arrière du terrain se fait depuis le boulevard Saint-Joseph.

Les terrains qui ne répondent pas à ces critères sont très peu nombreux. Dans ces cas, lorsque l'accès des véhicules à partir d'un terrain adjacent n'est pas possible, la Ville pourrait envisager d'autres formules d'aménagement, à condition qu'elles respectent tous les objectifs de la stratégie.





Aménagement en bordure de route, à Vaughan

6. Lignes directrices pour les marges de recul

Promouvoir l'uniformité des bâtiments en bordure de rue

Les règles régissant les marges de recul visent à promouvoir l'uniformité des constructions jouxtant le boulevard Saint-Joseph et les rues qui le traversent. Les règlements sur le zonage en vigueur prévoient une marge de recul avant de 0 à 4 mètres. Cette exigence est adéquate, mais les immeubles sont normalement beaucoup plus en retrait de la voie et l'espace intercalaire sert habituellement d'aire de stationnement. L'établissement d'une marge de recul maximale viendrait renforcer cette exigence pour toutes les rues concernées.

En ce qui a trait aux marges de recul latérales, les règlements n'imposent encore là qu'un minimum, ce qui favorise une forme bâtie typique d'une artère de banlieue, où les écarts importants entre les édifices servent habituellement d'aire de stationnement.

Les marges de recul et les zones de construction suivantes sont proposées :

- La zone de construction définie permise pour les nouveaux immeubles en bordure de l'emprise (marge avant et marge latérale extérieure) commencera au plus à 4 mètres de la ligne du terrain. Pour les terrains d'angle, l'immeuble occupera au moins 75 p. 100 de la façade sur le

boulevard Saint-Joseph et 50 p. 100 de la façade sur la rue perpendiculaire. Pour les autres terrains, l'immeuble occupera au moins 50 p. 100 de la façade sur le boulevard Saint-Joseph.

Des dérogations mineures à la zone de construction définie pourront être étudiées dans le cadre de l'examen des plans d'implantation afin d'enrichir l'esthétique urbaine par l'aménagement de places ou l'intégration d'éléments paysagers supplémentaires.

- Les auvents pourront empiéter sur la marge de recul, qui pourra aussi être utilisée pour des activités commerciales extérieures sur une base saisonnière.
- La façade des immeubles à vocation résidentielle uniquement devra être érigée tout au plus à 6 mètres de l'emprise, la marge de recul devant faire l'objet d'un traitement paysager.
- Lorsque l'accès des véhicules à l'arrière des terrains se fera depuis le boulevard Saint-Joseph, la marge latérale devra être d'au moins 6 mètres d'un côté (et pourra être nulle de l'autre) afin qu'une entrée puisse être aménagée. D'autres marges latérales pourraient être autorisées pour permettre l'aménagement d'entrées communes ou de structures de stationnement en élévation.

-
- La marge de recul arrière devra être de 7,5 mètres dans tous les cas. Une voie d'accès et une rangée de stationnement perpendiculaire pourraient être aménagées dans cet espace.
 - À mesure que se déroulera le réaménagement des terrains sans accès pour véhicules à l'arrière, un point d'accès destiné aux immeubles d'un même îlot pourrait être aménagé dans la marge de recul arrière. De plus, la Ville pourrait assurer l'accès public à ces terrains privés en obtenant des servitudes en vertu d'ententes d'aménagement.

Aux fins de la stratégie proposée, l'avant des terrains donne toujours sur le boulevard Saint-Joseph.



7. Lignes directrices pour l'accès et le stationnement communs

Réduire les normes en matière de stationnement et permettre le stationnement sur rue pour créer un environnement urbain plus intense et davantage axé sur le transport en commun

Réduire dans une mesure raisonnable le nombre de voies d'accès au boulevard Saint-Joseph

Lorsqu'elle étudiera et approuvera les plans d'aménagement proposés pour le couloir du boulevard Saint-Joseph, la Ville examinera toutes les façons possibles de promouvoir la mise en commun des voies d'accès et des aires de stationnement de propriétaires voisins. Cette politique visera à réduire le nombre de voies d'accès sur le boulevard et à gérer l'espace de stationnement de façon plus globale afin d'utiliser les terrains plus efficacement.

Les normes actuelles en matière de stationnement se fondent sur l'utilisation particulière des sols, sont complexes et favorisent un aménagement axé sur l'automobile. De plus, alliées aux restrictions relatives à la densité, elles font obstacle au réaménagement et favorisent des conditions de banlieue.

La stratégie recommandée vise à gérer l'évolution du couloir en rue principale urbaine

et dynamique où l'automobile n'occupera pas une place prépondérante.

Les lignes directrices suivantes sont proposées en ce qui a trait au stationnement :

- Dans la mesure du possible, les demandes d'aménagement seront étudiées dans le contexte global des terrains avoisinants et du stationnement sur rue permis dans le secteur. Il faudra viser le regroupement des points d'accès au boulevard et le partage des aires de stationnement.
- Le réaménagement favorisera la réduction des normes en matière de stationnement pour que le couloir se prête mieux à l'activité pédestre et au transport en commun. Voici les normes proposées :
 - aménagement résidentiel – 1,15 espace par unité;
 - aménagement non résidentiel – 1 espace par surface hors œuvre de 40 m².
- Les exigences en matière de stationnement ne feront pas obstacle à un projet d'aménagement si la Ville établit qu'un espace adéquat existe à proximité du terrain en cause. La Ville pourrait accepter pour certains terrains une compensation financière en lieu et place de l'obligation de satisfaire aux exigences de stationnement.

-
- Le stationnement sur les terrains devant les immeubles sera interdit. De plus, les aires de stationnement visibles depuis le boulevard devront être partiellement dissimulées et embellies par l'aménagement paysager. Celles qui sont aménagées dans les marges latérales extérieures seront découragées mais pourraient être autorisées sous réserve d'une étude municipale sur les résultats esthétiques.
 - Les aires de stationnement ne pourront pas occuper plus de 35 p. 100 du terrain.

3.7 Plan d'action

Pour faciliter la revitalisation du boulevard Saint-Joseph, la Ville devra prendre, de concert avec les entreprises et les propriétaires du secteur, des décisions stratégiques importantes et prévoir les affectations budgétaires nécessaires. Le plan d'action présenté ci-dessous comporte diverses mesures de mise en œuvre auxquelles se rattacheront des coûts municipaux – embellissement du paysage de rue, enfouissement des câbles de services publics et incitatifs financiers pour le secteur privé. Il est fondamental de déterminer lesquelles de ces initiatives favoriseront le plus le réaménagement, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un projet à long terme et que les fonds sont limités.

Cinq mesures de mise en œuvre sont recommandées.

1. Le secteur public doit prendre les devants en approuvant un nouveau régime d'aménagement urbain

Mettre à jour le Plan officiel

Le Plan officiel est désuet et aurait besoin d'être révisé de façon à simplifier le cadre stratégique sur lequel reposeront les nouveaux règlements de réaménagement du couloir. Le plan révisé devrait accorder plus d'importance à la qualité des immeubles qu'à l'utilisation des sols, comporter de nouvelles politiques d'amélioration communautaire, être conforme aux lignes directrices relatives à

l'aménagement urbain et prévoir des exigences pour la réglementation des plans d'implantation.

Dresser un plan d'amélioration communautaire

En vertu des politiques d'amélioration communautaire prévues dans la *Loi sur l'aménagement du territoire*, une municipalité peut offrir à des propriétaires fonciers des subventions ou des prêts dans le cadre d'un plan d'aménagement communautaire approuvé. Qu'ils servent à la dépollution environnementale, à l'embellissement d'une façade, à l'allègement fiscal ou au financement par de nouvelles taxes foncières, ces fonds constituent un incitatif important au réaménagement.

Le couloir du boulevard Saint-Joseph sera considéré comme une zone d'amélioration communautaire. La Ville pourrait adopter un règlement municipal le désignant (en partie ou en entier) « zone de projet d'amélioration communautaire » et élaborer un plan officiel d'amélioration communautaire à son égard, fondé sur les conclusions de la présente étude et prévoyant :

- l'établissement d'un énoncé de principes;
- une vision pour l'utilisation des sols et l'aménagement urbain;
- la détermination de priorités en matière d'amélioration;

- des programmes d'aide et des critères d'admissibilité;
- un processus d'approbation;
- l'engagement de ressources financières;
- son adoption par le Conseil municipal et son approbation par le ministre;
- l'adoption d'un règlement municipal de mise en œuvre.
- choisir un tronçon à l'un des points d'accès et y embellir le paysage de rue à titre de démonstration. Le choix du lieu doit coïncider avec un projet de réaménagement envisagé par le secteur privé. Il faudra entreprendre l'arpentage du terrain et la conception détaillée du projet;
- améliorer l'aménagement paysager de la vallée des deux ruisseaux;
- enlever les baies aux arrêts d'autobus.

Mettre à jour le règlement sur le zonage

Le règlement municipal sur le zonage fixera, avec les lignes directrices sur l'aménagement urbain, les paramètres de l'aménagement du couloir. La hauteur des bâtiments, la densité, les dimensions et la façade des terrains, les cours arrière, les marges de recul et les exigences en matière de stationnement en constitueront les principaux éléments.

Imposer des plans d'implantation

L'aménagement du couloir sera entièrement assujéti à la réglementation des plans d'implantation et examiné en fonction des buts de la présente étude et des lignes directrices sur l'aménagement urbain.

2. Le secteur public doit donner l'exemple en embellissant le domaine public

La Ville améliorera le domaine public en premier lieu, selon les priorités suivantes :

La Ville doit réserver chaque année des fonds du budget d'immobilisations à l'embellissement progressif du paysage de rue, réalisé îlot par îlot.

En s'inspirant des initiatives et des programmes d'enfouissement des câbles de services publics mis en œuvre dans toute la ville, il faudra continuer à formuler une stratégie de gestion à long terme des câbles aériens et des poteaux.

3. Le secteur privé doit prendre l'initiative en améliorant la gestion du secteur des affaires

Il importe que soit mis en place un système de gestion du changement dans le couloir du boulevard Saint-Joseph, de sorte qu'un particulier ou un organisme se charge de la gestion budgétaire, des relations avec la Ville,

de la planification des activités spéciales, du marketing et des projets de construction et d'entretien. De plus, la communauté (y compris le centre commercial) doit collaborer et concevoir une stratégie pour réaliser ses objectifs. Il est plus efficace de répondre aux mêmes marchés en aménageant des installations complémentaires que de se livrer concurrence en offrant sensiblement la même chose au public.

Favoriser le bénévolat continu

Un certain nombre de citoyens dévoués ont à cœur le succès du projet d'aménagement du boulevard Saint-Joseph. La chambre de commerce est dynamique et efficace mais vise des objectifs généraux sans lien direct avec l'amélioration du couloir. D'ailleurs, elle ne dispose pas de fonds réservés spécifiquement à l'amélioration matérielle, à l'entretien continu ou au marketing du secteur.

La Ville doit appuyer les résidents et organismes engagés. La revitalisation du couloir continuera de dépendre en grande partie de ce groupe de bénévoles, qui, espérons-le, ne cessera de croître.

Créer une zone d'amélioration commerciale

Une zone d'amélioration commerciale (ZAC) est créée par un groupe de gens d'affaires et de propriétaires fonciers d'un secteur défini qui souhaitent aménager et embellir le paysage de rue et entreprendre des programmes promotionnels et des activités d'entretien pour mettre le quartier en valeur. Ces activités sont financées par des droits spéciaux prélevés

auprès de toutes les entreprises comprises dans la zone. En général, une ZAC permet de financer et de coordonner diverses activités comme l'amélioration des lieux, le marketing commun, la planification d'événements, l'échange d'information, la représentation auprès du Conseil municipal et la recherche de fonds.

Les programmes entrepris dans une ZAC relèvent d'un conseil d'administration bénévole composé principalement de gens d'affaires du secteur. La Ville est chargée d'élaborer et d'approuver les budgets de la ZAC et délègue un représentant à son conseil d'administration. Ensemble, les ZAC et la Ville s'efforcent de revitaliser les quartiers d'affaires en les embellissant et en les mettant en valeur comme secteurs commerciaux.

Une ZAC peut être créée lorsque la clientèle du secteur est en baisse, comme c'est le cas dans le couloir du boulevard Saint-Joseph. Cette baisse pourrait résulter d'un changement dans les habitudes de consommation, du mauvais état des voies pour véhicules et piétons, ainsi que de l'absence d'identité et de fierté chez les commerçants. Une ZAC peut mettre en valeur les particularités d'une collectivité, faire augmenter le taux d'investissement dans le secteur et mettre en place des programmes dans le but de maintenir l'aspect des lieux.

Les ZAC sont intéressantes pour les propriétaires fonciers principalement parce qu'elles font augmenter la valeur des

propriétés. Les activités et améliorations entreprises dans une ZAC peuvent rapporter énormément, par exemple, en créant une demande pour des espaces de bureaux et de commerces de détail et en haussant les ventes

et les profits réalisés par les membres. Les ZAC visent à créer un milieu d'affaires dynamique et prospère qui attirera des clients et retiendra les résidents du secteur.

Les ZAC permettent à leurs membres de réaliser des économies, notamment par la coordination efficace des fonds de projets d'immobilisations. Il importe de noter que l'efficacité d'une ZAC dépend entièrement du degré de collaboration entre ses membres. Certaines ZAC ont permis d'améliorer la communication entre leurs membres et avec les divers paliers de gouvernement.

Il est recommandé d'étudier à fond la possibilité de créer une ZAC pour le couloir du boulevard Saint-Joseph. Une telle initiative serait avantageuse tant pour les gens d'affaires que pour la Ville. Les ZAC facilitent la collaboration dans une conjoncture en pleine évolution, où il faut composer avec la menace constante du déclin urbain et la rareté des nouveaux investissements.

4. Le secteur privé doit prendre les devants en élaborant une stratégie de marketing

Une telle stratégie mettra en valeur le couloir comme destination de choix des consommateurs, des nouveaux résidents et des nouvelles entreprises de vente au détail. Son succès sera essentiel au maintien du secteur commercial, et à mesure que ce dernier gagnera en popularité, les installations publiques comme les aires de stationnement

et les commodités pour piétons devront être améliorées.

Les stratégies de marketing se divisent normalement en trois composantes traitant des sujets suivants :

- conception du produit;
- marketing et promotion;
- mise en œuvre.

Conception du produit

Ce volet comporte deux propositions pour diversifier les commerces de détail et de services ainsi que les loisirs et divertissements offerts dans le but d'attirer plus de gens au boulevard Saint-Joseph :

- accroître la masse critique des activités offertes dans le couloir en diversifiant les commerces de détail et de services et en y favorisant la densification résidentielle;
- promouvoir les terrains à aménager auprès d'éventuels investisseurs, en collaboration avec le Comité du développement économique.

Marketing et promotion

Parallèlement à l'amélioration marquée du produit offert aux résidents et aux entreprises se déroulent le marketing et la promotion du couloir du boulevard Saint-Joseph. Le succès du projet dépendra de la capacité de cerner l'ensemble du secteur commercial en suivant

une méthode systématique comportant notamment les éléments suivants :

- marque, thème, identité pour le couloir;
- stratégie publicitaire et de relations publiques;
- site Web;
- promotion croisée avec le centre commercial;
- stratégie d'affichage;
- trousse d'accueil promotionnelle pour les nouveaux commerces, promoteurs immobiliers et résidents.

Mise en œuvre

Les multiples composantes de cette étape, dont le financement, les besoins en ressources humaines, l'organisation et la coordination, permettront de réaliser les objectifs fixés en matière de développement du produit ainsi que de marketing et de promotion. Les mesures suivantes devront être prises à cette fin :

- établissement du budget d'aménagement et de promotion du secteur;
- collaboration avec des agents immobiliers pour promouvoir le couloir auprès des gens d'affaires et des promoteurs immobiliers (par la distribution de troupes d'information);

- désignation d'un responsable des communications entre entrepreneurs, organismes et résidents.

5. Le secteur public doit prendre les devants en offrant des incitatifs financiers

Le réaménagement du couloir par le secteur privé sera progressif et s'échelonnera sur une période relativement longue. Les conditions du marché local laissent entrevoir la nécessité d'offrir une série d'incitatifs pour encourager le changement et le réaménagement par le secteur privé, notamment en réduisant les coûts d'aménagement, en influençant le marché du réaménagement et en amoindrissant les risques inhérents aux processus d'approbation.

La Ville envisagera diverses options à cette fin. Les demandes d'aménagement et les critères d'admissibilité aux programmes d'incitatifs financiers offerts par la Ville pour les nouveaux lotissements dans le couloir du boulevard Saint-Joseph seront assujettis aux lignes directrices sur l'aménagement urbain.

Incitatifs financiers

Outils – par ordre d’importance	Brève description
Subventions et prêts équivalant au financement par de nouvelles taxes foncières	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aux É.-U., les municipalités créent des zones spéciales dans lesquelles il est permis de plafonner les taxes foncières. Le montant accru de taxes tiré des nouveaux lotissements peut être utilisé pour offrir plus d’incitatifs à l’aménagement. ▪ En Ontario, les lois ne permettent pas la création de telles zones mais certaines municipalités en ont désigné de semblables aux termes de l’article 28 de la <i>Loi sur l’aménagement du territoire</i>. ▪ Les taxes scolaires en Ontario sont visées par les mêmes dispositions. ▪ La responsabilité incombe avant tout aux municipalités, à condition que celles-ci obtiennent l’approbation de la Province; les conseils scolaires pourraient se voir accorder la même possibilité.
Remboursement d’impôt/Renonciation aux arriérés d’impôt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des remboursements d’impôt foncier peuvent être envisagés pour les aménagements conformes aux objectifs municipaux, réalisés dans les centres et les couloirs. ▪ Les terrains contaminés peuvent être difficiles à vendre en raison des arriérés d’impôt dont ils sont souvent grevés; le fait de renoncer à ces arriérés pourrait faciliter l’aménagement des terrains en question. ▪ Les décisions en ce sens reviennent avant tout aux municipalités mais les conseils scolaires pourraient se voir accorder la même possibilité.
Sociétés de développement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer des sociétés municipales pour exécuter des projets d’aménagement urbain d’envergure et complexes visant à revitaliser ou à relancer des centres urbains, des secteurs riverains ou des infrastructures municipales. ▪ Ces sociétés fournissent une structure pour la mise en place de techniques de financement novatrices. ▪ La responsabilité incombe avant tout aux municipalités, avec la participation possible du secteur privé.
Subvention municipale de réaménagement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une subvention directe de la municipalité pour des projets de réaménagement correspondant aux objectifs visés peut être accordée, du fait que des taxes seront éventuellement perçues ou que des avantages indirects seront obtenus. ▪ La responsabilité incombe avant tout à la municipalité.
Subventions et prêts du Conseil municipal	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le Conseil municipal peut, dès le début du projet ou sur une base annuelle, réserver des montants suffisants au lancement du programme – il pourrait s’agir de prêts préférentiels, normalement sans intérêt ou avec intérêt inférieur aux taux du marché, permettant de constituer un fonds renouvelable en vue de l’octroi de futurs prêts. ▪ La responsabilité incombe avant tout à la municipalité.
Obligations exemptes d’impôt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ces titres de créance offrent une source de financement économique pour un projet ou un aménagement communautaire. ▪ Les intérêts gagnés ne sont pas assujettis à l’impôt fédéral ou provincial. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité; des exemptions fiscales fédérales et provinciales inciteront le secteur privé à participer.
Financement d’études de faisabilité dans des secteurs précis	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La municipalité peut accorder une subvention pour la réalisation d’une étude de faisabilité afin d’encourager l’aménagement dans un secteur particulier.

Amélioration de l'infrastructure bâtie/de l'aire publique

Outils – par ordre d'importance	Brève description
Transport en commun accéléré	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager un service de transport en commun accéléré (train léger) avant ou à mesure que l'aménagement se réalise. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité, avec l'aide du gouvernement provincial et probablement celle du gouvernement fédéral.
Aménagement d'installations publiques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construire des installations publiques (palais de justice, édifices municipaux) dans les centres et les couloirs. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité, ainsi qu'aux gouvernements provincial et fédéral.
Direction municipale du stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer une direction municipale du stationnement, aménager des aires de stationnement et les exploiter pour répondre aux besoins du nouvel aménagement. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité.
Partenariats entre les secteurs public et privé	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Conclure une entente contractuelle entre un organisme public et une société à but lucratif afin d'assurer l'infrastructure publique, des installations communautaires et des services connexes. ▪ Diverses responsabilités sont partagées entre les secteurs public et privé, selon l'ampleur du projet.
Programme de revitalisation de ZAC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entreprendre des projets à coûts partagés visant à mettre en valeur la ZAC (p. ex., façades, lampadaires, jardinières suspendues). ▪ La responsabilité incombe à la municipalité et le secteur privé participe à l'initiative par l'entremise de la ZAC.

Redevances d'exploitation et autres frais

Outils – par ordre d'importance	Brève description
Redevances d'exploitation – exemptions partielles ou complètes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire ou supprimer les redevances d'exploitation pour des utilisations de sol définies. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité et aux conseils scolaires, qui consultent le gouvernement provincial.
Redevances d'exploitation visant un secteur donné	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réévaluer les taux de redevances afin d'établir si des taux par secteur permettraient une répartition et un recouvrement plus équitables des dépenses en immobilisations réelles, grâce à la réduction des redevances dans les centres et les couloirs. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité et aux conseils scolaires.
Calcul des redevances d'exploitation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Étudier des façons de calculer des redevances d'exploitation qui tiendraient davantage compte des coûts réels d'aménagement de nouveaux terrains par opposition à celui de terrains intercalaires (p. ex., en fonction de la superficie du terrain uniquement par opposition à la surface hors œuvre ou par unité résidentielle). ▪ Tenir compte des coûts d'aménagement véritables en fonction du secteur et du type d'aménagement. ▪ Transférer le fardeau des dépenses à l'intérieur du cadre existant. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité et aux conseils scolaires.
Exonération, remboursement ou réduction des droits d'urbanisme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renoncer aux frais d'urbanisme et d'aménagement ou les réduire : droits pour permis de construire, frais de dossier de demande, somme exigée en remplacement de l'affectation d'un parc et règlement financier des exigences de stationnement. ▪ La responsabilité incombe à la municipalité et aux conseils scolaires.

Impôt et frais

Outils – par ordre d'importance	Brève description
Impôt fédéral et provincial sur le revenu	<ul style="list-style-type: none">▪ Affecter davantage de revenu d'impôt aux centres urbains en fonction de leur importance et de leurs besoins.
Impôt foncier	<ul style="list-style-type: none">▪ Adopter de nouvelles méthodes à l'intérieur du système actuel pour encourager l'aménagement des centres et des couloirs.▪ Transférer les coûts sociaux et scolaires de l'impôt foncier à l'impôt sur le revenu et veiller à ce que les dépenses publiques soient réparties en conséquence.▪ La responsabilité incombe au gouvernement provincial et aux municipalités.
Prélèvements sur la plus-value	<ul style="list-style-type: none">▪ Prélever un impôt en fonction de la hausse de la valeur commerciale résultant d'un investissement public important dans l'infrastructure.▪ La responsabilité incombe au gouvernement provincial et aux municipalités.
Imposition des entreprises	<ul style="list-style-type: none">▪ Offrir un crédit d'impôt pour les coupons de transport en commun offerts aux employés et des crédits d'impôt sur le revenu aux fournisseurs d'aménagement densifié et de logements abordables.▪ La responsabilité incombe au gouvernement provincial.
Taxe sur l'essence	<ul style="list-style-type: none">▪ Affecter une partie de la taxe sur l'essence au transport en commun.▪ La responsabilité incombe aux gouvernements provincial et fédéral.
Droits d'utilisation	<ul style="list-style-type: none">▪ Des droits d'utilisation (p. ex., routes à péage) peuvent être exigés de façon plus généralisée afin de mieux équilibrer ce que les usagers apportent aux services et installations et en retirent.▪ Il est postulé que les services peuvent être offerts à moindres frais dans les centres et couloirs que dans les nouveaux secteurs aménagés.▪ La responsabilité incombe avant tout au gouvernement provincial.

Autres outils

Outil	Brève description
Relations avec les secteurs public et privé	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communiquer ouvertement et promouvoir les avantages d'un urbanisme compact. ▪ La responsabilité incombe avant tout au gouvernement provincial, la municipalité se chargeant de la promotion.
Partenariats entre les secteurs public et privé	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il peut exister tout un éventail de partenariats entre les secteurs public et privé (sociétés d'aménagement, système de transport en commun et sociétés d'habitation) pour entreprendre et promouvoir l'aménagement souhaité dans les centres et les couloirs. ▪ Les parties intéressées se partageront la responsabilité.
Assurance – transfert de propriété et coûts de nettoyage maximums	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une assurance de transfert de propriété peut réduire les risques inhérents à l'aménagement des terrains abandonnés et aux prêts accordés à cette fin, étant donné les coûts et les responsabilités imprévisibles pouvant découler d'usages antérieurs. ▪ Une assurance de coûts de nettoyage maximums permet d'assumer les frais excédentaires pouvant résulter, par exemple, d'une contamination plus grave que celle escomptée. ▪ La responsabilité incombe avant tout au gouvernement provincial.
Hypothèques tenant compte de l'emplacement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les résidents de secteurs urbains ayant accès au service de transport en commun sont moins susceptibles d'avoir besoin d'une automobile, ce qui réduit leur ratio d'endettement et permet aux banques de prêter davantage et d'encourager des modes de vie urbains. ▪ La responsabilité incombe avant tout au secteur privé assisté des gouvernements qui feront la promotion et la défense des droits.
Réserves/fiducies foncières	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les municipalités peuvent acheter des terrains qu'elles souhaitent protéger, les louer à des fins d'exploitation agricole, par exemple, et les céder une fois seulement que les plans deviendront conformes aux objectifs municipaux. ▪ Une fiducie foncière est une initiative semblable mais entreprise par le secteur privé ou le secteur sans but lucratif. Elle est créée pour protéger des terrains dont la collectivité pourrait bénéficier. Elle peut faire l'objet d'un traitement fiscal préférentiel, mais il n'est pas garanti qu'elle vise les mêmes objectifs que la municipalité. ▪ La responsabilité incombe avant tout à la municipalité.

4.0 CONCLUSION

Il est grand temps que le boulevard Saint-Joseph soit revitalisé et réaménagé, ayant évolué à la manière de nombreuses artères de banlieue au cours des dernières décennies. Le boulevard donne à la Ville l'occasion idéale de mettre en œuvre son nouveau Plan officiel ambitieux. Des centres comme Orléans et des couloirs comme le boulevard Saint-Joseph devraient être au cœur de projets d'aménagement urbain axés sur la densification résidentielle et la mise en valeur des secteurs commerciaux.

Les voies publiques représentent la plus grande proportion des espaces libres d'une ville. En embellissant le paysage de rue du boulevard Saint-Joseph, la Ville montrera sa volonté de renouveler les artères. Le secteur privé emboîtera le pas au secteur public, mais une fois seulement que celui-ci aura donné l'exemple en investissant des fonds d'immobilisations dans le projet, comme cela s'est produit dans de nombreuses villes du continent ayant réalisé des initiatives semblables.

Les premières étapes d'embellissement du paysage de rue devraient être entreprises dès maintenant. Ottawa et la plupart des grandes villes canadiennes regorgent de secteurs et de rues animés dont il est fait de multiples usages, en dépit de la présence de câbles aériens et de poteaux d'électricité. La modification du paysage de rue ne doit pas être limitée par la présence de telles

installations, commune à pratiquement tous les secteurs urbains. Il ne fait aucun doute que les câbles aériens dans le couloir du boulevard Saint-Joseph devront être à l'ordre du jour des pourparlers avec les autorités municipales. D'ici là, un projet pilote devrait donner le coup d'envoi aux travaux de revitalisation.

Ces mesures ne marqueront que le début du processus. La revitalisation ne se fera pas du jour au lendemain. Il a fallu des décennies pour en arriver à la situation actuelle et il faudra autant de temps pour atteindre les résultats souhaités. Le paysage de rue devrait être modifié îlot par îlot au cours des prochaines années. Les propriétaires devraient être encouragés à collaborer avec la Ville pour embellir l'aménagement paysager en bordure des aires de stationnement à l'avant des commerces du boulevard. L'examen des demandes d'aménagement devrait favoriser les immeubles commerciaux situés en bordure de rue et ayant le potentiel d'animer la zone piétonnière. Les usages résidentiels à plus haute densité susciteront éventuellement de nouveaux usages commerciaux qui créeront des secteurs dynamiques le long du couloir.

La Ville et ses partenaires doivent continuer de collaborer pour revitaliser la zone et sensibiliser la population aux avantages de la densification et du renouvellement afin d'apaiser les craintes suscitées par le changement. La réussite du projet dépend de la collaboration soutenue de chacune des parties intéressées.

MODIFICATION DU PLAN OFFICIEL

PARTIE I : PRÉAMBULE

1.0 Lieu

Le secteur et les terrains visés par cette modification du Plan officiel constituent le couloir du boulevard Saint-Joseph et sont situés à l'intérieur de la zone de planification d'Orléans dans l'ancienne Ville de Gloucester, tel qu'illustré à l'Annexe A. Les terrains sont ceux de l'emprise et ceux qui longent le boulevard, comme il est indiqué à l'Annexe B - Utilisation des sols.

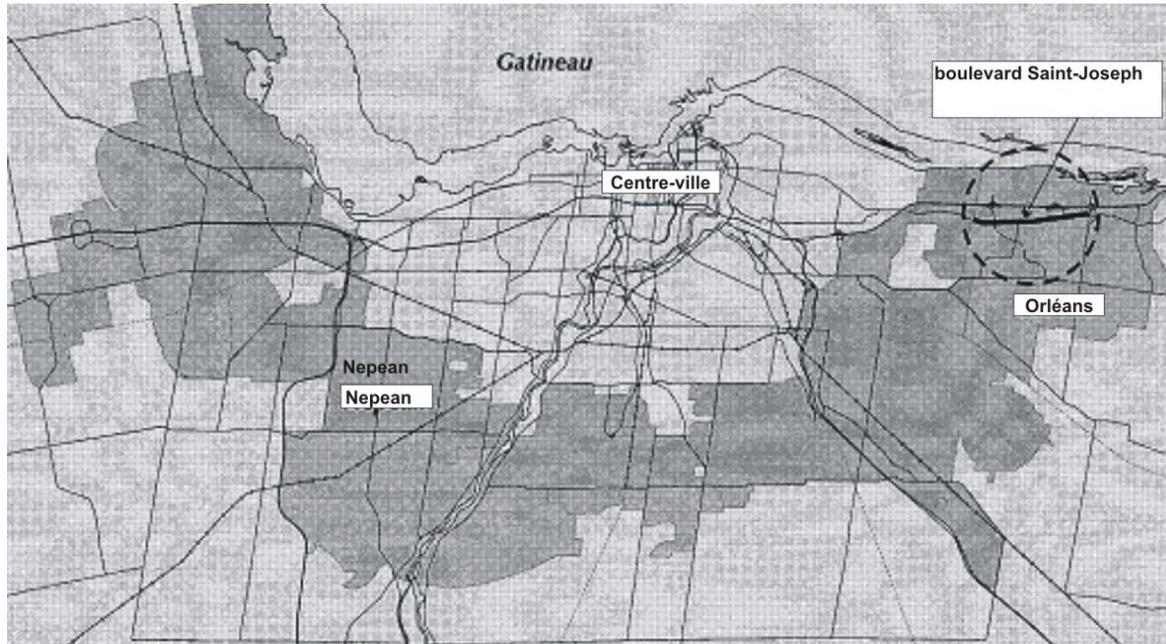
2.0 Objet

Il est proposé de supprimer les désignations commerce de quartier, résidentiel, industriel et centre d'activités et de les remplacer par la désignation unique suivante : secteur commercial et résidentiel mixte. Le boulevard Saint-Joseph, qui compte parmi les artères principales du secteur est de la Ville d'Ottawa, se prête parfaitement à un projet de revitalisation et de densification, faisant partie d'un réseau routier qui traverse la ville. Le boulevard devient le chemin de Montréal à Vanier, la rue Rideau au centre-ville et la rue Wellington devant les édifices du Parlement. L'aménagement des terrains qui jouxtent le boulevard pourrait très bien s'inspirer de la conception urbanisée que l'on peut observer à mesure qu'on approche du centre-ville.

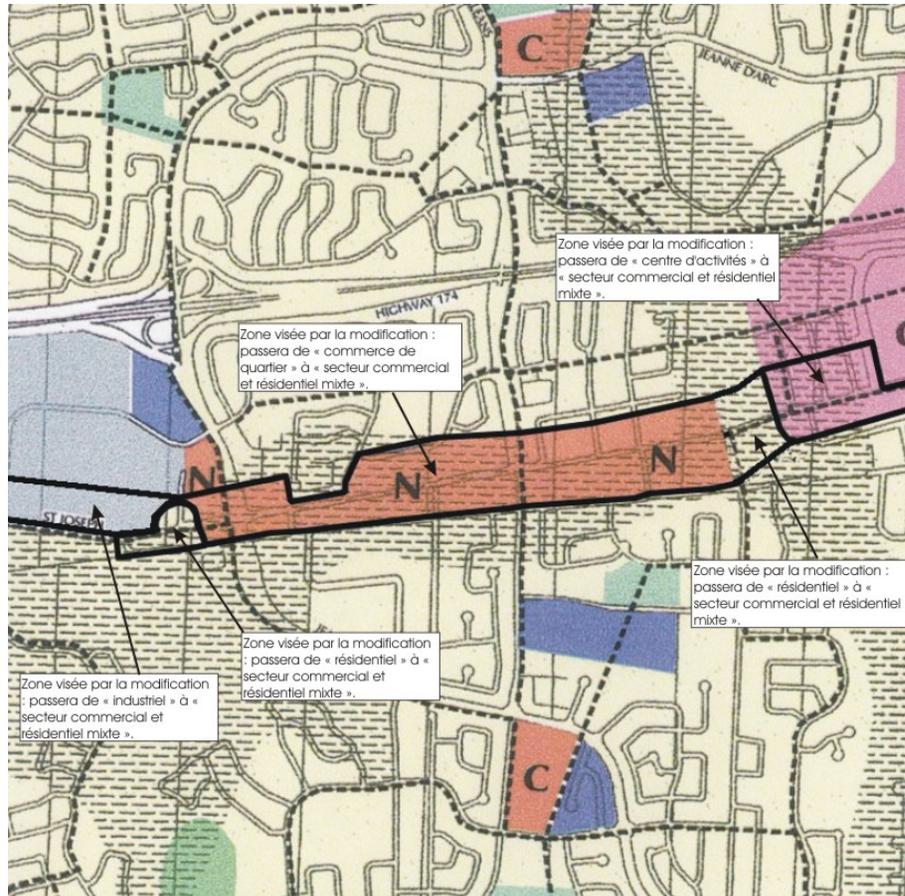
Transformer la nature et la fonction du boulevard

La modification proposée au Plan officiel vise à fournir un cadre d'aménagement modernisé pour la création d'un secteur dynamique et diversifié. La nature et la fonction du couloir seront transformées et un éventail de sites résidentiels, professionnels, commerciaux et récréatifs sera offert. Le transport en commun joue un rôle primordial dans le développement et la densification du secteur.

La densification et la modernisation de l'aménagement changeront la vocation du boulevard. Les limites de vitesse y seront réduites, le stationnement sur rue augmentera l'achalandage, ce qui obligera les conducteurs à y circuler plus prudemment, et la circulation y ressemblera davantage à celle du chemin de Montréal qu'à celle d'une artère de banlieue.



ANNEXE "A" DE LA MODIFICATION N°	Échelle
PLAN DE RÉVISION	N.T.S. Metres
<u>Modification</u> Annexe "A"	Scale N.T.S. Metres



<p>ANNEXE "B" DE LA MODIFICATION N^o</p> <p>Ancienne Ville de Gloucester</p> <p>PLAN DIRECTEUR ANNEXE A2 - UTILISATION DES SOLS</p>	<p>Échelle N.T.S. Metres</p> <p>Scale N.T.S. Metres</p>
--	---

3.0 CONTEXTE

Une revitalisation s'impose

De concert avec les intervenants locaux, la Ville d'Ottawa a reconnu la nécessité d'entreprendre la revitalisation complète du boulevard Saint-Joseph. Les experts-conseils retenus pour étudier le projet devaient porter un regard nouveau sur le couloir, à la lumière des politiques d'urbanisme en vigueur et de récentes études conceptuelles. Le document *Tracer l'itinéraire*, qui a servi de base à l'élaboration du nouveau Plan officiel de la Ville, a fait ressortir la nécessité du changement. Toutefois, il importe avant tout de renouveler l'image du boulevard Saint-Joseph pour en faire un secteur dynamique, diversifié et commercial de premier ordre dans la nouvelle structure urbaine d'Ottawa.

« *Tracer l'itinéraire* » définit des principes clés

Tracer l'itinéraire énonce les principes fondamentaux de la gestion de la croissance et du changement à long terme dans la nouvelle Ville d'Ottawa. Dans une large mesure, ces principes sous-tendent également la stratégie de revitalisation du boulevard Saint-Joseph, particulièrement ceux énoncés ci-dessous.

- Favoriser la diversité en s'appuyant sur l'aménagement communautaire - La nouvelle Ville d'Ottawa encouragera et préservera la diversité. Elle entend favoriser la création de quartiers en prévoyant au sein de communautés groupées des endroits qui seront accessibles à pied et où il sera possible de vivre, de travailler et de se détendre. Les rues seront aménagées pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes. La Ville changera sa manière de planifier et d'évaluer le développement et insistera moins sur le zonage et davantage sur la conception des bâtiments.
- Construire des centres vivants, actifs et attrayants - La nouvelle Ville d'Ottawa s'assurera que le centre-ville et les rues principales de nos nouvelles communautés sont aussi vivants, actifs et attrayants que nos villages traditionnels. On envisage une ville aux centres d'activités multiples, reliés par un excellent service de transport en commun. Les centres urbains d'Orléans, de Nepean-Sud et de Kanata seront conçus de façon à intégrer des usages résidentiels et professionnels mixtes ainsi que diverses formules d'habitation et formeront des centres diversifiés, ouverts au changement et dynamiques, le jour comme la nuit. Le transport en commun sera au cœur des plans de densification, particulièrement le transport accéléré entre centres urbains et vers le centre-ville.

-
- Construire une ville groupée - La nouvelle Ville souhaite rajeunir les zones aménagées et remplir les terrains intercalaires qui s’y trouvent. Le boulevard Saint-Joseph se prête très bien à ce genre d’aménagement : on pourra y construire des habitations afin de renouveler les quartiers existants et d’accroître la clientèle des commerces, des écoles, du service de transport en commun et des autres services du secteur. Pour intensifier le développement, la Ville entend consacrer moins d’espace au stationnement en réduisant les exigences à cet égard, en recourant au stationnement sur rue et en encourageant les aires de stationnement communes.
 - Garder la ville verte - La nouvelle Ville souhaite gérer sa croissance en saisissant toutes les occasions possibles de protéger et de régénérer l’environnement naturel, qu’il s’agisse des conditions topographiques, des bassins hydrographiques ou de la végétation. Elle reconnaît que des efforts doivent être déployés à tous les niveaux – sur chaque terrain, dans chaque quartier et dans toute la ville. En outre, les espaces verts qui servent de liens physiques doivent être répertoriés et protégés.

Le changement envisagé nécessitera une stratégie détaillée

Le réaménagement du couloir par le secteur privé sera progressif et s’échelonnera sur une période relativement longue. Les conditions du marché local laissent entrevoir la nécessité d’offrir une série d’incitatifs pour encourager le changement et le réaménagement par le secteur privé, notamment en réduisant les coûts d’aménagement, en influençant le marché du réaménagement et en amoindrissant les risques inhérents aux processus d’approbation. La modification du Plan officiel favorise une série d’incitatifs reposant sur les objectifs suivants :

- Simplifier et alléger les règlements d’urbanisme et les processus d’approbation;
- Mettre en place un mécanisme par lequel la Ville pourra offrir toute une gamme d’incitatifs au réaménagement, y compris des incitatifs financiers directs.

Les règles, règlements et processus compris dans cette modification du Plan officiel sont conformes à *Tracer l’itinéraire* et visent à simplifier le cadre d’urbanisation en tenant compte de l’importance des couloirs urbains d’Ottawa et de l’immense potentiel de réaménagement et de densification qu’ils présentent à long terme, et en particulier le boulevard Saint-Joseph.

Pour réaliser les objectifs du nouveau Plan officiel, il importe que soient supprimés les éléments dissuasifs ayant nui au réaménagement et à la densification par le passé. Principalement, les exigences en matière de stationnement et les restrictions relatives à la densité ont compliqué et rendu coûteuses les initiatives entreprises jusqu’à présent. De plus, il est difficile d’évaluer et d’appliquer au cas par cas les règles et règlements qui régissent l’aménagement du territoire. De même, étant donné le virage majeur observé dans le commerce de détail, un réaménagement

commercial d'envergure serait confronté à un marché plutôt restreint. Par contre, un marché plus vaste s'ouvrirait aux aménagements résidentiels à densité moyenne, aux produits créneaux et aux bureaux.

La modification envisagée crée une seule désignation d'utilisation des sols pour l'ensemble du couloir du boulevard Saint-Joseph. Il sera proposé d'adopter des politiques d'urbanisme complémentaires offrant des incitatifs intéressants et réalistes à la revitalisation, tout en réduisant au minimum les répercussions sur les quartiers résidentiels à faible densité avoisinants et en harmonisant les immeubles et les rues adjacentes, surtout aux points d'accès définis. Il faudra également élaborer des lignes directrices pour l'aménagement des terrains privés afin que soient exprimées clairement les intentions de la Ville en matière de réaménagement.

PARTIE II : LA MODIFICATION

1.0 Présentation

Cette section du document, intitulée Partie II : La modification, et la carte annexée, intitulée Annexe B, constituent la modification n° _____ du Plan directeur de la Ville de Gloucester.

2.0 Détails de la modification

Point 1 : Que l'Annexe « A2 - Utilisation des sols » du Plan directeur de la Ville de Gloucester, zone d'aménagement d'Orléans, soit modifiée tel qu'il est indiqué à l'Annexe B de la présente modification du Plan directeur.

Point 2 : Que le nouvel article 6.2.3.8 suivant soit ajouté :

6.2.3.8 Couloir du boulevard Saint-Joseph

Le couloir du boulevard Saint-Joseph s'étend sur environ 3,5 km, allant de la limite entre les anciennes villes de Gloucester et de Cumberland (immédiatement à l'est de la promenade Place d'Orléans) à la ceinture de verdure (à l'ouest de la promenade Youville), dans la zone d'aménagement d'Orléans. La largeur actuelle des emprises est d'environ 32 mètres le long de la majeure partie de la route, et varie entre 25 et 28 mètres par endroits dans les tronçons plus anciens.

Avec le temps, la nature et la fonction de l'aménagement le long du boulevard et dans les rues avoisinantes transformeront le boulevard Saint-Joseph, le faisant passer d'une artère commerciale de banlieue à un secteur urbain densifié et mixte s'harmonisant avec l'aménagement urbain envisagé.

Compte tenu de la transformation escomptée, et nonobstant les autres dispositions du Plan directeur, l'emprise actuelle du boulevard Saint-Joseph doit être maintenue telle quelle, à l'exception du tronçon situé entre les rues Edgar-Brault et Gabriel, où elle passera si possible de 25 à 26 mètres de largeur. En outre, la Ville embellira l'emprise et veillera à ce que la nature et la fonction du boulevard soient conformes aux plans d'urbanisme. La Ville envisagera également d'accroître le stationnement sur rue, de rétrécir les voies centrales, d'aménager des pistes cyclables partagées et d'encourager la réduction des points d'accès privés au boulevard.

Point 3 : Que le nouvel article suivant, 7.2.3 - Secteur commercial et résidentiel mixte, soit ajouté :

7.2.3 SECTEUR COMMERCIAL ET RÉSIDENTIEL MIXTE

7.2.3.1 OBJET

Le secteur commercial et résidentiel mixte vise à fournir un cadre d'aménagement modernisé pour la création d'un secteur dynamique et diversifié le long du boulevard Saint-Joseph. La nature et la fonction du couloir seront transformées et un éventail de sites résidentiels, professionnels, commerciaux et récréatifs sera offert. La prestation de services de transport en commun sera essentielle au développement et à la densification du secteur.

La densification et la modernisation de l'aménagement changeront la vocation du boulevard. Les limites de vitesse y seront réduites et le stationnement sur rue augmentera l'achalandage, ce qui obligera les conducteurs à circuler plus prudemment dans le nouveau secteur urbain.

Le boulevard Saint-Joseph se transformera en centre d'activité pour les quartiers résidentiels à faible densité avoisinants. Idéalement, il offrira un environnement de grande qualité où il sera possible de vivre, de travailler et de magasiner.

Le couloir comportera une panoplie d'aménagements compatibles, intégrés et à densité accrue. L'échelle et la conception des constructions seront agréables et favoriseront l'activité piétonnière.

Les terrains jouxtant le couloir seront reliés par un réseau routier, des pistes cyclables et des voies pour piétons. La densification favorisera l'utilisation et l'amélioration éventuelle des installations de transport en commun.

La désignation secteur commercial et résidentiel mixte vise les principaux objectifs suivants :

- a) Convertir le couloir du boulevard Saint-Joseph en centre d'activité en encourageant un aménagement diversifié et plus dense que celui des quartiers adjacents.*
- b) Maximiser la circulation piétonnière ainsi que l'accès et la sécurité des véhicules.*
- c) Adopter des politiques d'urbanisme et d'esthétique urbaine favorisant une construction et un aménagement paysager de haute qualité sur les propriétés publiques et privées.*

7.2.3.2 OBJECTIFS

Les objectifs visés pour l'aménagement du secteur commercial et résidentiel mixte sont les suivants :

- a) Encourager un réaménagement aux usages multiples, favorisant le transport en commun et créant un environnement agréable et attrayant pour les piétons.*
- b) Promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès.*
- c) Encourager la densification de façon à favoriser le transport en commun et à créer un environnement agréable et attrayant pour les piétons.*
- d) Préconiser un réaménagement adéquat tout en respectant des limites financières réalistes.*
- e) Promouvoir l'uniformité des bâtiments en bordure de rue.*
- f) Réduire les normes en matière de stationnement et permettre le stationnement sur rue pour créer un environnement urbain plus intense et davantage axé sur le transport en commun.*
- g) Réduire dans une mesure raisonnable le nombre de voies d'accès au boulevard Saint-Joseph.*
- h) Mettre en place un programme d'incitatifs financiers et des règlements qui encourageront un réaménagement approprié.*
- i) Veiller à ce que le nouveau développement et le réaménagement soient conformes aux lignes directrices approuvées par le Conseil municipal pour le couloir du boulevard Saint-Joseph.*

7.2.3.3 POLITIQUES

- a) Le secteur commercial et résidentiel mixte est désigné à l'Annexe A2 du présent Plan directeur.*
- b) Tous les nouveaux aménagements et réaménagements doivent être conformes aux lignes directrices applicables en matière de conception comprises dans l'étude sur le couloir du boulevard Saint-Joseph.*

c) *Utilisation permise des sols - Cette désignation vise à encourager le réaménagement d'une gamme d'usages favorisant le transport en commun et créant un environnement agréable et attrayant pour les piétons. Les immeubles à vocation unique et mixte sont permis. Les usages autorisés comprennent :*

- i) les habitations à densité moyenne et élevée;*
- ii) un éventail d'installations commerciales, dont des magasins de vente au détail, des centres de congrès, des hôtels, des restaurants et des bureaux de tout genre;*
- iii) les centres communautaires, culturels et récréatifs;*
- iv) les services publics, les structures et les aires de stationnement ainsi que les parcs et espaces libres de tout genre.*

Quels que soient les usages permis, l'entreposage extérieur est formellement interdit.

- d) Hauteur - Promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès.*
- e) Densité - Encourager la densification de façon à favoriser le transport en commun et à créer un environnement agréable et attrayant pour les piétons.*
- f) Constructions - Promouvoir la construction d'immeubles qui embelliront le secteur, ceintureront la voie publique et mettront en valeur les intersections et les points d'accès. Ce plan vise à promouvoir des constructions de qualité qui, ensemble, formeront le paysage d'une grande rue pourvue d'excellentes commodités pour piétons. Les politiques suivantes s'appliquent aux constructions :*
 - i) La superficie des rez-de-chaussée doit être utilisée au maximum et la hauteur des édifices sera établie de manière à assurer le bien-être des piétons.*
 - ii) Les bâtiments-repères ainsi que les immeubles à haute densité et les édifices les plus élevés doivent être situés aux intersections, qui doivent être mises en valeur par d'autres constructions ou par un aménagement paysager.*
 - iii) Tous les nouveaux édifices jouxtant le boulevard Saint-Joseph doivent donner sur la rue de façon à la mettre en valeur et à former une façade continue en bordure de l'emprise. Des dérogations mineures peuvent être étudiées dans le cadre de l'examen des plans d'implantation afin d'enrichir*

l'esthétique urbaine par l'aménagement de places ou l'intégration d'éléments paysagers supplémentaires.

- iv) Les fenêtres et les portes doivent donner sur la rue, permettre l'accès des piétons depuis le trottoir et occuper au moins 50 p. 100 de la façade donnant sur le boulevard Saint-Joseph.*
 - v) Les auvents et autres protections contre les intempéries couvrant les entrées et la zone piétonnière doivent être adjacents aux façades des commerces de détail et de services personnels et des restaurants.*
 - vi) Les zones de chargement et les aires de stationnement ne doivent pas jouxter boulevard Saint-Joseph ni être visibles depuis l'artère.*
- g) Stationnement - Réduire les normes de stationnement dans l'application du règlement de zonage pour créer un environnement urbain plus intense et davantage axé sur le transport en commun. En outre, les politiques suivantes s'appliquent dans le secteur commercial et résidentiel mixte :*
- i) Lorsqu'elle étudie et approuve les plans d'aménagement proposés pour le couloir du boulevard Saint-Joseph, la Ville doit examiner toutes les façons possibles de promouvoir la mise en commun des aires de stationnement de propriétaires voisins.*
 - ii) Dans la mesure du possible, les demandes d'aménagement doivent être étudiées dans le contexte global des terrains avoisinants et du stationnement sur rue permis dans le secteur. Il faut viser le regroupement des points d'accès au boulevard et le partage des aires de stationnement.*
 - iii) Dans le cadre de projets de réaménagement, les aires de stationnement doivent être partiellement dissimulées à la vue des zones résidentielles adjacentes et des voies publiques, et embellies par l'aménagement paysager.*
- h) Accès commun - Réduire dans une mesure raisonnable le nombre de voies d'accès privées au boulevard Saint-Joseph. Lorsqu'elle étudie et approuve les plans d'aménagement proposés pour le couloir du boulevard Saint-Joseph, la Ville doit examiner toutes les façons possibles de promouvoir la mise en commun des voies d'accès de propriétaires voisins. D'autres marges latérales pourraient être autorisées pour permettre l'aménagement d'entrées communes ou de structures de stationnement en élévation.*

-
- i) *Règlement de zonage - Le règlement de zonage qui s'applique, allié à toutes les lignes directrices approuvées par le Conseil municipal pour régir l'aménagement du couloir du boulevard Saint-Joseph, fixe les paramètres du réaménagement à l'intérieur du couloir.*
- j) *Réglementation des plans d'implantation - Tout aménagement à l'intérieur du couloir du boulevard Saint-Joseph est assujéti à la réglementation des plans d'implantation en conformité avec le règlement municipal pertinent.*
- k) *De temps en temps, la Ville pourrait recevoir des demandes d'aménagement ne satisfaisant pas entièrement aux objectifs, politiques et lignes directrices se rapportant au couloir du boulevard Saint-Joseph et énoncés dans le présent Plan et dans des documents d'aménagement urbain connexes. Dans ces cas, la Ville étudie le bien-fondé de la demande et peut l'approuver s'il est démontré à sa satisfaction que l'aménagement proposé :*
- *n'empêche pas que soit réalisée à une date ultérieure la densification permise;*
 - *répond aux autres politiques applicables contenues dans le présent Plan, y compris les lignes directrices approuvées en matière d'urbanisme.*
- l) *Amélioration communautaire - Le couloir du boulevard Saint-Joseph est considéré comme une zone d'amélioration communautaire et la Ville peut le désigner, en partie ou en entier, zone de projet d'amélioration communautaire par l'adoption d'un règlement municipal pertinent. La Ville peut intégrer à la zone en question les secteurs présentant au moins l'une des caractéristiques suivantes :*
- i) *infrastructure municipale insuffisante : canalisations, routes et paysages de rue, installations publiques de stationnement et installations de gestion des eaux pluviales;*
 - ii) *services communautaires insuffisants : installations récréatives et culturelles, espaces libres et services sociaux;*
 - iii) *détérioration des immeubles ou des terrains nuisant à l'image globale du couloir;*
 - iv) *aménagements de trop faible densité pour alimenter les services de transport en commun prévus;*
 - v) *niveaux de contamination des sols nécessitant un assainissement préalable.*

En outre, dans les secteurs désignés par règlement municipal comme faisant partie de la zone de projet d'amélioration communautaire, les politiques suivantes s'appliquent :

- vi) la Ville peut préparer un plan d'amélioration communautaire détaillé. À cette fin, elle consulte les résidents et les propriétaires touchés ainsi que d'autres parties intéressées. Les plans d'amélioration communautaire et les modifications qui y sont apportées peuvent être adoptés par le Conseil municipal;*
- vii) pendant l'élaboration d'un plan d'amélioration communautaire, la Ville doit étudier les incitatifs financiers pouvant être offerts au secteur privé. L'examen de toutes les demandes d'aménagement à l'intérieur du couloir du boulevard Saint-Joseph doit tenir compte des lignes directrices pertinentes approuvées par le Conseil municipal, et cette exigence doit être au nombre des critères d'admissibilité aux programmes d'incitatifs financiers offerts par la Ville;*
- viii) lorsque la Ville estime que l'objet du plan d'amélioration a été réalisé, le Conseil municipal peut dissoudre la zone de projet d'amélioration communautaire.*

3.0 Interprétation

La désignation secteur commercial et résidentiel mixte est propre au tronçon du boulevard Saint-Joseph indiqué à l'Annexe A2 - Utilisation des sols. L'objet, les objectifs et les politiques se rattachant à cette désignation pourraient contredire d'autres politiques contenues dans le présent Plan. Lorsque des politiques plus générales sont en cause, celles qui se rapportent à la désignation en question ont préséance. De plus, les dispositions de l'article 11.2.4 du Plan directeur de l'ancienne Ville de Gloucester s'appliquent.

RÈGLEMENT DE ZONAGE

NOTE EXPLICATIVE SUR LE RÈGLEMENT N° DE 2003

Le règlement n° de 2003 modifie le règlement n° 333 de 1999, Règlement de zonage de l'ancienne Ville de Gloucester. La modification concerne tous les terrains adjacents au boulevard Saint-Joseph, comme l'indiquent les cartes de situation fournies au document 3.

La Ville a entrepris une étude d'urbanisme approfondie dans le but de revitaliser les terrains publics et privés jouxtant le boulevard. Le règlement de zonage proposé introduira de nouvelles règles visant à encourager le genre d'aménagement recherché pour le tronçon à l'étude.

ZONAGE ACTUEL

Il existe des zones variées le long du boulevard, allant des zones industrielles générales (Mg) du tronçon ouest aux zones commerciales communautaires (Cc1) qui prédominent des deux côtés de l'artère. Voici les principales zones visées par le règlement proposé :

- Mg - Zone industrielle générale; gamme d'usages industriels; hauteur maximale des immeubles de 13,7 m; coefficient d'occupation des sols (COS) maximal de 1,35
- Ic - Zone institutionnelle communautaire; gamme d'usages institutionnels, logements adaptés, cliniques; usages commerciaux conditionnels; COS maximal de 0,6
- Cc1 - Zone commerciale communautaire; gamme d'usages commerciaux; certains usages résidentiels et institutionnels conditionnels; hauteur maximale des immeubles de 10,7 m à 20 m ou moins d'une zone résidentielle et de 22 m s'ils sont situés à plus de 30 m d'une zone résidentielle; COS de 0,6
- Cn - Zone de commerce de quartier; usages commerciaux à moindre échelle; appartements permis sous condition; hauteur maximale des immeubles de 10,7 m; COS de 0,35
- Ch - Zone de commerce autoroutier; commerces de grande superficie; hauteur maximale des immeubles de 10,7 m; COS de 0,35
- Cd - Zone commerciale de district; gamme d'usages commerciaux; appartements et usages institutionnels conditionnels; hauteur maximale des immeubles de 10,7 m à 20 m ou moins d'une zone résidentielle et de 48 m s'ils sont situés à plus de 30 m d'une zone résidentielle; COS de 1,5
- Rd1 - Zone d'habitations en rangée; de 20 à 60 unités permises par hectare

Il existe en outre des zones d'exception interdisant des usages particuliers, reconnaissant des usages existants ou réglementant les marges de recul, le stationnement ou l'aménagement paysager. Il s'agit des zones suivantes : Cc1(E1), (E2), (E3), (E22), (E26), Cn (E29) et HCc1 - zone commerciale communautaire (utilisation différée).

ZONAGE PROPOSÉ

DE : Mg, Cc1, Cc1(E1), Cc1(E2), Cc1(E3), Cc1(E22), Cc1 (E26), Ic, Cn, Cn (E29), Rd1, Ch et HCc1

À : Cm - zone commerciale mixte

- terrains compris dans la zone de service restreint n°1
St. Joseph Boulevard : boulevard Saint-Joseph

Page 109

ZONAGE PROPOSÉ

Une nouvelle zone est proposée pour remplacer celles énumérées ci-dessus, y compris toutes les zones d'exception non décrites qui figurent dans le « secteur A » du document 3.

Usages

La zone Cm (zone commerciale mixte) proposée permettrait tout un éventail d'usages : maisons en rangée, appartements, commerces de détail, services d'entretien automobile et stations-service, bureaux, centres communautaires et de loisirs, salles de spectacles, centres de congrès, hôtels, institutions, aires de stationnement et parcs. L'entreposage extérieur et le stationnement à l'avant du terrain seront interdits. De nouvelles règles s'appliqueront également à la hauteur des immeubles, à la densité, aux marges de recul et au stationnement.

Hauteur des immeubles

La hauteur maximale des immeubles dépendra de la profondeur des terrains : plus le terrain sera profond, plus l'immeuble pourra être élevé. Le zonage proposé favorisera l'emplacement des immeubles les plus élevés aux carrefours principaux. La nouvelle hauteur maximale permise sera de 12,5 mètres (soit de 4 étages) pour les terrains ayant une profondeur de 40 mètres ou moins et de 18,75 mètres pour les terrains d'une profondeur supérieure à 40 mètres. Les édifices érigés aux grands carrefours (angle du boulevard Saint-Joseph et des boulevards Jeanne-d'Arc, d'Orléans, des promenades Place d'Orléans et Youville) devront mesurer entre 9 et 25 mètres de hauteur (8 étages), à condition que le terrain soit d'une profondeur supérieure à 60 mètres.

Densité

La densité permise dépendra également de la profondeur des terrains. Les terrains les plus profonds ont le plus grand potentiel de densification. Le nouveau coefficient d'occupation des sols (COS) proposé visera généralement à accroître l'aménagement permis sur chaque terrain. Il variera entre 1,5 pour les terrains d'une profondeur de 40 mètres ou moins

et 3 pour les terrains d'une profondeur moyenne supérieure à 40 mètres. Il pourra atteindre 3,5 pour les terrains situés aux grands carrefours et dont la profondeur moyenne sera supérieure à 60 mètres.

Façades

Les nouvelles façades minimales proposées, de 18 et de 24 mètres, viseront à faciliter l'aménagement de bâtiments à l'avant des terrains et d'aires de stationnement à l'arrière.

Marges de recul

Compte tenu des usages résidentiels adjacents, les marges de recul proposées sont fonction de la hauteur des édifices. Les nouveaux aménagements doivent se faire à au moins 7,5 mètres des zones résidentielles. Aux règles ci-dessus concernant la hauteur des immeubles s'ajoutent les critères suivants : la hauteur maximale des immeubles (entiers ou partiels) dont la marge de recul arrière oscille entre 7,5 et 20 mètres doit être de 12,5 mètres. Les immeubles (entiers ou partiels) mesurant plus de 12,5 mètres et moins de 18,75 mètres de hauteur doivent avoir une marge de recul arrière de 20 mètres. Ceux qui dépassent 18,75 mètres (en partie ou entier) mais n'atteignent pas plus de 25 mètres doivent avoir une marge de recul arrière d'au moins 30 mètres.

Tous les nouveaux édifices doivent avoir une marge de recul avant d'au plus 4 mètres, et dans le cas des immeubles à vocation résidentielle uniquement, d'au plus 6 mètres, à condition que l'avant du terrain soit paysagé. Les murs d'appui des bâtiments érigés aux carrefours principaux doivent occuper 75 p. 100 de la façade sur le boulevard Saint-Joseph et 50 p. 100 de la façade sur la rue perpendiculaire. Sur tous les autres terrains, les murs d'appui des immeubles doivent occuper au moins 50 p. 100 de la façade sur le boulevard Saint-Joseph. Les murs aveugles sont interdits en bordure de route.

Une marge latérale de 6 mètres d'un côté (et nulle de l'autre) est proposée afin de permettre l'aménagement d'une entrée pour véhicules.

Stationnement

Les nouvelles règles proposées visent à réduire le nombre de places de stationnement requises sur les terrains. L'objectif visé est de maximiser le stationnement sur rue et d'encourager la mise en commun des aires de stationnement afin de réduire l'usage intensif des terrains que nécessite le stationnement. Le taux de stationnement proposé en milieu résidentiel est de 1,15 place par unité tandis que celui des locaux commerciaux serait de 1 place par 40 mètres carrés. Le nombre de places requises pour les immeubles autonomes de restauration sera maintenu à 1 par 10 mètres carrés. Des études pertinentes viendront appuyer les réductions proposées. Le stationnement à l'avant des terrains sera interdit. Les aires de stationnement ne pourront pas occuper plus de 35 p. 100 de la superficie du terrain. Les places requises devront d'abord être aménagées à l'arrière de l'immeuble, puis dans les marges latérales au besoin, à condition qu'un aménagement paysager en masque partiellement la vue depuis la rue. Sur les terrains destinés

principalement au stationnement, les aires ou structures aménagées à cette fin ne pourront occuper plus de 70 p. 100 de la superficie. À moins d'être visées par cette modification, toutes les autres dispositions générales s'appliqueront.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant la modification proposée au Règlement de zonage, veuillez communiquer avec Cheryl Brouillard au 580-2424, poste 13392.

La modification du Règlement de zonage contiendra les éléments suivants :

1. Définition de la profondeur moyenne d'un terrain
2. Nouvelle section pour l'ajout de la « zone commerciale mixte »
3. Nouveaux usages permis :
 - aire de stationnement
 - appartements, y compris les appartements accessoires
 - bureau
 - bureau et clinique médicaux ou dentaires
 - centre communautaire ou récréatif
 - centre de congrès
 - commerce de détail
 - commerce de services personnels
 - divertissement commercial
 - foyer de groupe
 - garage de stationnement
 - habitations en rangée
 - habitations en rangée donnant sur la rue
 - habitations pour aînés
 - hôtel (logement commercial)
 - lieu de rassemblement public
 - maison de retraite
 - maison de soins infirmiers
 - restaurant
 - service de réparation d'automobiles
 - usage et hébergement institutionnels (caserne de pompiers, poste de police, hôpital, école)
4. La nouvelle largeur de façade minimale est de 18 mètres lorsque l'accès à l'arrière du terrain peut se faire à partir d'une voie publique, d'une entrée privée réservée ou d'une marge latérale extérieure, et de 24 mètres lorsque l'accès à l'arrière du terrain se fait depuis le boulevard Saint-Joseph (par l'avant).

-
5. La densité maximale correspond à un coefficient d'occupation des sols de 1,5 pour les terrains d'une profondeur moyenne de 40 mètres ou moins, de 3 pour les terrains d'une profondeur moyenne supérieure à 40 mètres et de 3,5 pour les terrains d'une profondeur moyenne supérieure à 60 mètres et situés à l'angle du boulevard Saint-Joseph et de l'une des voies suivantes : promenades Youville et Place d'Orléans et boulevards Jeanne-d'Arc et d'Orléans.
 6. Les nouveaux immeubles doivent avoir des marges de recul maximales de 4 mètres de l'emprise (marge avant et marges latérales extérieures).
 7. Les immeubles à vocation résidentielle uniquement doivent avoir une marge de recul avant d'au plus 6 mètres et cet espace doit être paysagé.
 8. Lorsque l'accès des véhicules se fait depuis le boulevard Saint-Joseph, une marge latérale minimale de 6 mètres doit être allouée d'un côté (mais peut être nulle de l'autre) afin de permettre l'aménagement d'une entrée pour véhicules.
 9. La marge de recul minimale depuis la ligne arrière du terrain est de 7,5 mètres dans tous les cas. Une voie d'accès ou une aire de stationnement peut y être aménagée à condition qu'elle soit partiellement masquée.
 10. Sur les terrains d'angle, la façade de l'immeuble doit occuper au moins 75 p. 100 de la limite avant du terrain donnant sur le boulevard Saint-Joseph et 50 p. 100 de la limite latérale du terrain donnant sur la rue perpendiculaire.
 11. Sur tous les autres terrains, les murs d'appui des immeubles doivent occuper au moins 50 p. 100 de la façade donnant sur le boulevard Saint-Joseph.
 12. Les murs aveugles sont interdits en bordure de route; les fenêtres et les entrées doivent occuper au moins 50 p. 100 de la façade des immeubles donnant sur le boulevard Saint-Joseph.
 13. La hauteur maximale des édifices est de 12,5 mètres pour les terrains dont la profondeur moyenne est de 40 mètres ou moins.
 14. La hauteur maximale des édifices (entiers ou partiels) est de 18,75 mètres pour les terrains dont la profondeur moyenne est supérieure à 40 mètres, à condition que les édifices soient érigés entre la ligne avant et 20 mètres de la ligne arrière du terrain; et de 12,5 mètres si les immeubles sont construits entre 20 et 7,5 mètres de la ligne arrière.
 15. Sur les terrains dont la profondeur moyenne est supérieure à 60 mètres et qui sont situés à l'angle du boulevard Saint-Joseph et des promenades Youville ou Place d'Orléans ou des boulevards Jeanne-d'Arc ou d'Orléans, la hauteur maximale des immeubles est de 25 mètres si les édifices sont érigés entre la ligne avant et 30 mètres de la ligne arrière du terrain, de 18,75 mètres s'ils sont construits entre la ligne avant et 20 mètres de la ligne arrière du terrain, et de 12,5 mètres s'ils sont construits entre 20 et 7,5 mètres de la ligne arrière du terrain.
 16. Aux règles ci-dessus concernant la hauteur des immeubles s'ajoute le critère suivant : sur les terrains d'angle, les édifices doivent avoir au moins 9 mètres de hauteur et avoir des marges de recul maximales de 4 mètres (marge avant et marges latérales extérieures).
 17. Il faut aménager au moins 1,15 place de stationnement par unité résidentielle.

-
18. Il faut aménager au moins une place de stationnement par 40 mètres carrés de surface hors oeuvre pour tous les édifices commerciaux autonomes ne servant pas à la restauration.
 19. Les édifices autonomes de restauration doivent fournir au moins une place de stationnement par surface hors oeuvre de 10 mètres carrés. Il n'y a pas lieu de prévoir de places additionnelles pour les terrasses.
 20. Le stationnement est interdit à l'avant des terrains et sur les terrains donnant sur la rue.
 21. La proportion maximale de la superficie d'un terrain pouvant être consacrée au stationnement ne doit pas excéder 35 p. 100.
 22. Sur les terrains servant uniquement au stationnement, les aires ou structures aménagées à cette fin doivent occuper au plus 70 p. 100 de la superficie totale. Les aires de stationnement doivent être aménagées à 6 mètres en retrait de la route et adéquatement dissimulées, et cet espace doit être paysagé.
 23. Les places de stationnement requises peuvent être aménagées sur d'autres terrains.
 24. Les allées doivent être larges d'au moins 6 mètres.
 25. À moins d'être visées par cette modification, toutes les autres dispositions générales s'appliquent.
 26. L'entreposage extérieur est interdit.

ANNEXE

Zonage en vigueur - Tableau sommaire

Zone	Usages permis	Hauteur	Densité	Terrain donnant sur la rue	Autres marges
Mg - Zone industrielle générale	gamme d'usages industriels et commerciaux, normalement de grande superficie	max. 13,7 m	COS de 0,35	4 m	1 m ou 8 m si les immeubles jouxtent une zone résidentielle
Ic - Zone institutionnelle communautaire	vaste gamme d'usages institutionnels, dont le logement adapté, les cliniques et les centres récréatifs; usages commerciaux permis sous condition	max. 18 m	COS de 0,6 COS de 1 pour maison de retraite	1 m	varient selon la hauteur de l'immeuble et l'utilisation des sols adjacents
Cc1 - Zone commerciale communautaire	gamme d'usages commerciaux, résidentiels et institutionnels permis sous condition, dans le cadre de l'aménagement mixte	10,7 m à 20 m d'une zone rés. 18 m à 30 m d'une zone rés. 22 m à plus de 30 m d'une zone rés.	COS de 0,6 pour usages commerciaux d'une surface hors oeuvre maximale de 35 000 m ² 80 uph en zone rés.	0 m	varient selon la hauteur de l'immeuble et l'utilisation des sols adjacents
Cn - Zone de commerce de quartier	usages commerciaux à moindre échelle, appartements permis sous condition	10,7 m	COS de 0,35 80 uph en zone rés.	0 m	de 0 à 6 m si les immeubles jouxtent une zone résidentielle
Ch - Zone de commerce autoroutier	usages commerciaux de plus grande superficie	10,7 m	COS de 0,35	1 m	de 1 à 6 m si les immeubles jouxtent une zone résidentielle
Cd - Zone commerciale de district	usages commerciaux, appartements et usages institutionnels conditionnels	10,7 m à 20 m d'une zone rés. 22 m à 30 m d'une zone rés. 48 m à plus de 30 m d'une zone rés.	COS de 1,5 pour usage commercial calculs complexes pour usages résidentiels secondaires et usages institutionnels	0 m	nulles, sauf si les immeubles jouxtent une zone résidentielle, auquel cas dépendent de la hauteur des immeubles

Zonage en vigueur - Tableau sommaire (suite)

Zone	Usages permis	Hauteur	Densité	Terrain donnant sur la rue	Autres marges
Rd1 - Zone d'habitations en rangée	habitations unifamiliales, duplex, maisons jumelées			5 m	latérales intérieures - de 1 à 1,2 m arrière - 7 m
Exceptions	Commentaires				
Cc1 (E1)	contient une liste d'usages interdits				
Cc1 (E2)	non-assujettissement ponctuel reconnaissant un usage existant				
Cc1 (E3)	non-assujettissement ponctuel concernant le stationnement, les usages interdits et la permission d'aménager une terrasse				
Cc1 (E22)	non-assujettissement ponctuel reconnaissant un usage existant				
Cc1 (E26)	non-assujettissement ponctuel concernant les marges de recul				
Cn (E29)	non-assujettissement ponctuel concernant le stationnement, les marges de recul et l'aménagement paysager				